МИНИСТЕРСТВО ОБРАЗОВАНИЯ И НАУКИ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
ФЕДЕРАЛЬНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ БЮДЖЕТНОЕ ОБРАЗОВАТЕЛЬНОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ
«МОСКОВСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ ЛИНГВИСТИЧЕСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ»

Институт международных отношений и социально-политических наук
Кафедра теории регионоведения
Направление подготовки 41.03.01 Зарубежное регионоведение

КУРСОВАЯ РАБОТА

Студента 6-17-3 ИМО и СПН фин/анг учебной группы

Асовский Павел Викторович

Тема: «Внешнеэкономическая деятельность Финляндии на пространстве Большой Евразии»

Научный руководитель:
Салихов Борис Варисович
доктор экономических наук,
профессор кафедры теории регионоведения ИМОиСПН МГЛУ,
профессор кафедры политической экономии и международных экономических отношений РГСУ.

Оценка: Защищена

«___»_____2020

_____

Москва – 2020

ОГЛАВЛЕНИЕ

ВВЕДЕНИЕ.....3
Часть I. Теоретическая часть.....6
Идейная база работы.....7
Понятийный аппарат.....7
Нормативно-правовая база.....17
Правовая база в сфере международного движения капитала.....20
Часть II. Характеристика внешнеэкономической деятельности Финляндии.....21
Макроэкономические показатели и общая характеристика экономики Финляндии за 2016-2018 гг.....21
Перспективы развития экономической системы Финляндии.....26
Общая характеристика экспорта и импорта товаров Финляндии.....30
Характеристика импорта и экспорта товаров Финляндии по отраслям.....35
Инвестиционная активность Финляндии и участие страны в международном движении капитала.....42
Внешнеэкономическая активность Финляндии в Евразии.....45
Характеристика Финляндии как транспортного хаба.....49
Часть III. Перспективы финской внешнеэкономической деятельности на пространстве Большой Евразии.....55
Рынок евразийских регионов.....56
Влияние транзитных коридоров на экономику внутриевразийских стран и регионов.....57
Транзитные коридоры Евразии.....60
Особенности внешнеэкономической политики Финляндии как члена ЕС 66
Финский реэкспорт как показатель нереализованного внешнеторгового потенциала страны в евразийских странах и регионах.....68
Перспективы внешнеэкономической деятельности Финляндии в регионах Большой Евразии в контексте взаимоотношений ЕС и России. .75
Противоречия между ЕС и Россией как фактор, снижающий потенциал сотрудничества России и Финляндии в Евразии.....77
Негативный опыт российско-финского сотрудничества как фактор, снижающий потенциал сотрудничества России и Финляндии в Евразии. 86
ЗАКЛЮЧЕНИЕ.....93

ПРИЛОЖЕНИЯ.....94
СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ.....127

ВВЕДЕНИЕ

Формирование многополярного мира и развитие рынка Евразии открыло перед развитыми государствами новые возможности по установлению выгодных торговых отношений с развивающимися странами, что, наряду с кризисом Европейского союза, трансформацией мирового технологического уклада, замедлением экономического развития Европейского союза, увеличением конкуренции товаропроизводителей на европейском рынке и изменением конъектуры европейского рынка, обусловило меры финского Правительства по продвижению интересов финских экспортеров на рынках Евразии.

В ходе официального визита в Финляндию в год столетия независимости Финляндии председатель КНР Си Цзиньпинь и Президент Финляндии С.Ниистё подписали декларацию о создании и продвижении нового типа партнерских отношений между странами и выступили с заявлением об интенсификации сотрудничества в рамках инициативы «Один пояс и один путь» в сфере освоения Арктики, торговли и экономики, инновации и науки, защиты окружающей среды и экологии, туризма, развития зимних видов спорта.

Тема курсовой работы обладает актуальностью в связи с разработкой Правительством Финляндии ряда административных и иных мер в целях продвижения интересов финских предпринимателей зарубежом, улучшения экспортных возможностей финских производителей на пространстве Большой Евразии.

Целью данной работы является исследование внешнеэкономических и логистических возможностей

Финляндии по интенсификации сотрудничества со странами Большой Евразии в условиях развития евразийских транспортных коридоров, увеличения объема внешней торговли стран Евразии и ЕС, роста рынков сбыта азиатских стран.

Объектом данной курсовой работы является внешнеэкономическая деятельность Финляндии на пространстве Большой Евразии в условиях развития евразийских экономических процессов, формирования нового экономического пространства в Евразии и изменения транспортно-логистического ландшафта Евразии.

Предметом исследования являются внешнеэкономическая активность Финляндии в странах Евразии и развитие транспортно-логистических возможностей Финляндии.

На основании анализа текста различных международных договоров, данных статистики, отчетов министерств и ведомств Финляндии, данных европейских агентства и ведомств, Евразийского банка развития, статей зарубежных и российских периодических изданий, аналитических справок, интервью, опросов и экспертных мнений было проведено всеобщее исследование перспектив увеличения присутствия финских компаний на рынках регионов Евразии.

Таким образом, задачей работы является оценка перспективы увеличения присутствия финских компаний на рынках регионов Евразии.

В рамках решения задачи работы решаются две подзадачи

1. Анализ и оценка внешнеэкономической деятельности Финляндии на пространстве Евразии
2. Анализ и оценка возможностей Финляндии как транспортно-логистического хаба Европы

Структура и логика решения задач работы в целом соответствует плану работы:

Во второй части работы проводится:

1) анализ и оценка внешнеэкономической деятельности Финляндии на пространстве Евразии:

- характеристика и анализ финской внешнеэкономической деятельности по отраслям, странам и ключевым компаниям,
- характеристика внешнеэкономических отношений Финляндии и стран ЕАЭС.

2) анализ и оценка возможностей Финляндии как транспортно-логистического хаба Европы:

- характеристика транзитных потоков, проходящих через Финляндию в Евразию,
- анализ проектов транспортных коридоров в Евразии,
- оценка перспектив формирования транспортно-логистического хаба Европы в Финляндии,
- оценка реэкспорта в структуре внешнеторговой деятельности Финляндии.
- дана оценка перспективам осуществления реэкспорта из Финляндии в Россию.

3) В третье части работы решается основная задача работы – проводится оценка перспектив присутствия предпринимателей евроориентированной Финляндии на рынках Евразии:

- оценка рынка евразийских регионов,
- оценка влияния тренда по формированию открытого и транспортно-доступного рынка Евразии на характер внешнеэкономической деятельности Финляндии,

- анализ особенностей присутствия предпринимателей евроориентированной Финляндии на рынках Большой Евразии,
- Анализ противоречий между ЕС и Россией как факторов, снижающих потенциал сотрудничества России и Финляндии в Евразии
- оценка влияния европейской интеграции на формирование внешнеторговой политики Финляндии на пространстве Большой Евразии,
- оценка перспектив внешнеэкономической деятельности Финляндии в различных зонах свободной торговли в Евразии, как участника европейского таможенного союза,
- оценка перспектив увеличения экономического сотрудничества Финляндии со странами, не входящими в зону свободной торговли Европейского союза.

ЧАСТЬ I. ТЕОРЕТИЧЕСКАЯ ЧАСТЬ

В структуре курсовой работы можно выделить несколько составных частей: теоретическую, информационную и аналитическую части.

В теоретической части курсовой работы приведены теоретико-методологические и нормативные основы исследования. Также в этой части исследования содержится идейная база работы.

В информационной части исследования приведен краткий обзор и характеристика внешнеэкономических связей Финляндии (экспорт, в общем, по отраслям; место Финляндии в международном движении капитала; транзитные потоки через страну; реэкспорт). В этой части работы также даны: характеристика Финляндии как внешнеторгового субъекта мировой экономики и характеристика страны как транспортного узла (хаба) Европы.

В аналитической части работы дана оценка перспектив финской внешнеэкономической деятельности на пространстве Большой Евразии. Эта часть работы содержит анализ оценочных данных о емкости евразийских рынков, характеристики транзитных коридоров Евразии, политики финского правительства и Европейского союза в отношении России и стран Евразии.

Кроме того, в аналитической части работы смоделирован сценарий развития внешнеэкономической активности Финляндии в Евразии на основе абстрагирования от сложившейся конъектуры русско-финских отношений гипотетический; дана политико-правовая оценка перспектив двусторонних отношений России и Финляндии, оценка

совместимости национальных интересов стран на долгосрочный период, оценка перспектив внешнеэкономической активности Финляндии в Евразии в различных геополитических условиях.

Исследование проведено на основе анализа эмпирических данных о внешнеэкономической деятельности Финляндии, их обобщении и формировании оценочных суждений на основе метода индукции.

Идейная база работы

Каждая часть и каждая микротема исследования будет рассмотрена и проанализирована автором с идейно-мировоззренческой позиции, что национальные интересы России имеют преимущественное значение во внешнеполитических контактах России с другими странами.

В аналитической части работы будет проведен анализ гипотетического сценария увеличения внешнеэкономической активности Финляндии в Большой Евразии с точки зрения национальных интересов России.

Автор будет рассматривать национальные интересы России, исходя из положений текста Конституции РФ, стратегии национальной безопасности РФ, майских указов Президента РФ В.В.Путина, национальных программ и стратегий развития Правительства РФ, а также анализа сложившейся международной внешнеполитической обстановки.

При проведении исследования автором было принято во внимание внесение поправок в Конституцию РФ в апреле 2020 года, проводимое с целью закрепления в основном законе РФ основополагающих национальных интересов России и прав граждан, а также изменение геополитической

ситуации в мире, происходящее вследствие заката эпохи постмодерна и либерального миропорядка.

Понятийный аппарат.

Емкость рынка - потенциально возможный объем продаж определенного товара на рынке в течение заданного периода, зависящий от спроса на товар, уровня цен, общей конъюнктуры рынка, доходов населения, деловой активности. Емкость рынка изменяется во времени[1]

Инвестирование - вложение средств, капитала в программы, проекты, предпринимательское дело, имущественные объекты, ценные бумаги.[2]

Инвестиции прямые - 1) вложения непосредственно в материальное производство и сбыт определенного вида продукции; 2) вложения, в том числе в уставный капитал, обеспечивающие обладание контрольным пакетом акций компании.[3]

Инвестиции реальные - долгосрочные вложения средств в материальное производство, в материально-вещественные виды деятельности.

Инвестиции фактические - объем реально осуществленных за определенный период инвестиций государства и частных лиц (как плановых, так и внеплановых).

Инвестиции чистые - вложения в прирост основного капитала; инвестиции за вычетом амортизации на возмещение износа основных средств.

Инвестиционная компания - организация в виде кредитно-финансового института (учреждения), аккумулирующая денежные средства частных инвесторов, привлекаемые посредством продажи им выпускаемых собственных ценных

бумаг. Привлеченные денежные средства инвестиционная компания размещает в своей стране и за рубежом путем покупки акций и облигаций предприятий. Различают инвестиционные компании закрытого типа, имеющие фиксированную структуру капитала, и открытого типа, изменяющие структуру капитала за счет периодического выпуска акций. См. также банк инвестиционный.

Инвестиционная политика - составная часть экономической политики, проводимой государством и предприятиями в виде установления структуры и масштабов инвестиций, направлений их использования, источников получения с учетом необходимости обновления основных средств и повышения их технического уровня.

Инвестиционная среда - 1) типы инвестиционных инструментов, обращающихся на рынке; условия их покупки и продажи; 2) создаваемые государством и компаниями условия вложения капитала, гарантированности и привлекательности вложений.

Инвестиционное сотрудничество - совместное участие в инвестировании, вид международных экономических отношений, целью которых является рациональное распределение ресурсов, достижение государствами более высоких результатов в экономике за счет использования преимуществ участия в международном разделении труда, обновлении технологической структуры производства.

Инвестиционный институт - юридическое лицо (компания), осуществляющее посредническую или консультационную деятельность исключительно с ценными бумагами. Различают следующие институты: инвестиционные брокеры,

консультанты, компании, фонды; в качестве инвестиционного института часто выступает коммерческий банк.

Инвестиционный климат (англ. investment climate) - экономические, политические, финансовые условия, оказывающие влияние на приток внутренних и внешних инвестиций в экономику страны. Благоприятный климат характеризуется политической устойчивостью, наличием законодательной базы, умеренными налогами, льготами, представляемыми инвесторам.[4]

Национальное богатство – совокупность произведённых и непроизведённых, материальных и нематериальных ресурсов страны, составляющих необходимые условия производства товаров, оказания услуг и обеспечения жизни людей. Оценка национального имущества производится в стоимостном выражении в текущих и постоянных ценах, а оценка природных ресурсов – в натуральном выражении. В общей интегрированной системе национальных счетов показатель национального богатства отражается в таблице национального богатства для страны в целом и для секторов экономики.[5]

Производственный потенциал народного хозяйства формируется в результате взаимодействия природных и трудовых ресурсов, основного капитала, научно-технического прогресса.[6]

Международный транспортный коридор (МТК) – совокупность установленных Сторонами магистральных транспортных коммуникаций различных видов транспорта (за исключением воздушного), как имеющихся, так и вновь создаваемых, с соответствующим обустройством, обеспечивающих перевозки пассажиров и грузов на направлениях, связывающих территории государств-участников СНГ.[7]

Объекты торгового оборота – это ценности, по поводу которых возникают отношения, регулируемые коммерческим правом. Таковыми являются товары и товарораспорядительные документы (складские свидетельства, коносаменты, накладные), поскольку продажа последних влечет и переход права на эти товары. [8]

Показатель транспортной проницаемости вовне – число пересечений границы района дорогами и водными путями, отнесенными к длине периметра границы всего района. [9]

Показатель транспортной проницаемости местности – отношение периметра к числу транспортных пересечений его границ (к числу дорог, пересекающих эти границы). [10]

Покупательная способность населения - количество товаров и услуг, которое население способно приобрести в соответствии с имеющимися у людей денежными средствами и при уровне цен на товары и тарифов на услуги, сложившемся в стране. Покупательная способность зависит от уровня доходов населения и той их части, которая может быть выделена на покупки, но не в меньшей степени обусловлена величиной цен и тарифов на услуги. Динамика покупательной способности обратна динамике индексов цен.[11]

Признаки географического рынка:

1) возможность перемещения спроса между территориями, предположительно входящими в единый географический рынок, то есть:

а) доступность транспортных средств для перемещения покупателя к продавцу,

б) незначительность (в пределах 5% от цены товара) транспортных расходов на перемещение покупателя к продавцу.

2) возможность перемещения товара между территориями, предположительно входящими в единый географический рынок, то есть:

а) незначительность дополнительных издержек (в пределах 5% от цены товара) на транспортировку товара от продавца к покупателю,

б) сохранность уровня качества и потребительских свойств товара в процессе его транспортировки,

в) отсутствие на данной территории административных ограничений на ввоз или вывоз товаров,

г) сопоставимый уровень цен на соответствующие товары внутри границ этого рынка. [12]

Регионализм – взаимозависимость стран и выход интересов национальных субъектов за их границы, но в национальных рамках.[13]

Регионализм – формирование экономических сообществ близкорасположенных государств посредством торговых соглашений преференциального типа.[14]

Реэкспорт – иностранные товары, экспортируемые в том же состоянии, в котором они ранее были импортированы.[15]

Свободная экономическая зона – ограниченная территория с особым юридическим статусом по отношению к остальной территории государства.[16]

Таможенная блокада - экономическая изоляция одних государств другими посредством установления высоких таможенных пошлин, создания таможенных барьеров.[17]

Таможенная война - конкурентная война между странами на мировом рынке, основным оружием которой служит введение или изменение величины таможенных тарифов.[18]

Таможенная конвенция - международный договор, устанавливающий принципы таможенного режима присоединившихся к конвенции стран, общие правила осуществления таможенного контроля и взимания таможенных пошлин.[19]

Таможенная пошлина возвратная - сумма ввозных таможенных пошлин, подлежащая возврату при вывозе продукции, полученной в результате переработки ввезенного товара; применяется как способ повышения конкурентоспособности экспорта.[20]

Таможенная пошлина дифференциальная - вид пошлины, предусматривающий различные ставки на один и тот же товар, например, импортируемый из разных стран либо экспортируемый в разное время года.[21]

Таможенная процедура реэкспорта - таможенная процедура, применяемая в отношении иностранных товаров и товаров Союза, в соответствии с которой иностранные товары вывозятся с таможенной территории Союза без уплаты ввозных таможенных пошлин, налогов, специальных, антидемпинговых, компенсационных пошлин и (или) с возвратом (зачетом) сумм таких пошлин и налогов в соответствии со статьей 242 настоящего Кодекса, а товары Союза - без уплаты вывозных таможенных пошлин при соблюдении условий помещения товаров под эту таможенную процедуру.[22]

Таможенная система - совокупность методов, средств и органов государственного регулирования ввоза и вывоза товаров из страны.[23]

Таможенная стоимость товаров - денежная стоимость товара, на основе величины которой начисляются таможенные пошлины, сборы и платежи на ввозимый в страну товар; определяется декларантом согласно правилам и методам таможенной оценки.[24]

Таможенная зона - территория, на которой хранятся, маркируются, сортируются, обрабатываются, комплектуются, реализуются грузы, ввозимые или вывозимые из страны либо транзитные.[25]

Таможенный кодекс - сборник законодательных актов, положений, регулирующих организацию и деятельность таможенных органов.[26]

Таможенный протекционизм - государственная экономическая стратегия защиты отечественных производителей от иностранной конкуренции с помощью высоких ввозных таможенных пошлин и лицензирование ввоза товаров.[27]

Таможенный союз – соглашение двух или нескольких государств об упразднении таможенных границ между ними и образовании территорий с единым таможенным тарифом. Товары каждого государства, входящего в таможенный союз, ввозятся на территории др. членов таможенного союза беспошлинно.[28]

Таможенные льготы - преимущества в виде снижения или отмены таможенных пошлин и ограничений, предоставляемые отдельным юридическим и физическим лицам.[29]

Таможенные формальности - выполняемые таможней действия при ввозе и вывозе товаров, личных вещей и других грузов. [30]

Таможенный режим - совокупность положений, определяющих статус товаров, перемещаемых через таможенную границу. В РФ действуют следующие виды таможенных режимов: 1) выпуск для свободного обращения; 2) реимпорт; 3) транзит; 4) таможенный склад; 5) магазин беспошлинной торговли; 6) переработка на таможенной территории; 7) переработка под таможенным контролем; 8) временный ввоз (вывоз); 9) свободная таможенная зона; 10) свободный склад; 11) переработка вне таможенной территории; 12) экспорт; 13) реэкспорт, 14) уничтожение; 15) отказ в пользу государства.[31]

Таможенный тариф - перечень товаров, с которых взимаются пошлины, с указанием ставок таможенного налога на единицу данного товара.[32]

Территория опережающего развития – территория опережающего социально-экономического развития - часть территории субъекта Российской Федерации, включая закрытое административно-территориальное образование, и (или) акватории водных объектов, на которых в соответствии с решением Правительства Российской Федерации установлен особый правовой режим осуществления предпринимательской и иной деятельности в целях формирования благоприятных условий для привлечения инвестиций, обеспечения ускоренного социально-экономического развития и создания комфортных условий для обеспечения жизнедеятельности населения. [33]

Торговый баланс - часть платежного баланса, характеризующая торговые связи страны с другими странами. Его составляющими являются экспорт и импорт товаров. Баланс рассчитывается как разница экспорта и импорта товаров, характеризует степень развитости национального товарного рынка.[34]

Торговый барьер - искусственное ограничение свободной торговли между странами в виде высоких таможенных пошлин, квот и других ограничений импорта и экспорта, введения жесткого валютного контроля.[35]

Транзит (от лат. transitus - прохождение) - перевозка грузов, пассажиров через пункт, который является промежуточным, перевалочным, пересадочным между пунктами отправления и назначения.[36]

Транзитная зона - портовая зона в прибрежном государстве, используемая в качестве склада соседней страной, не имеющей выхода к морю; транзитные товары в такой зоне не облагаются пошлинами.[37]

Транзитная норма - минимальное количество продукции, товара, отгружаемое поставщиком одному грузополучателю; устанавливается в целях лучшего использования транспортных средств.[38]

Транзитные пошлины - пошлины, взимаемые страной, через которую груз следует транзитом в другую страну.[39]

Транзитный товарооборот - форма оптового товарооборота, при которой оптовая фирма продает товар, отгружая его от поставщика непосредственно товарополучателю, минуя свои склады.[40]

Трансакционные издержки - операционные издержки сверх основных затрат на производство и обращение; косвенные,

сопряженные затраты, расходы, связанные с организацией дела, получением информации, ведением переговоров, поиском поставщиков, заключением и оформлением контрактов, лицензий, обеспечением получения прав, юридической защиты, преодолением барьеров входа на рынок.[41]

Трансакционные издержки покупателя на рынке - затраты, которые несет покупатель в дополнение к уплаченной цене в виде издержек на осуществление самой операции покупки (поиск товара, оформление покупки).[42]

Транспарентность (от франц. trans-parent - прозрачный) - прозрачность экономических процессов, отношений, планов, проектов, программ, сделок, поддержанная законодательно; в них всех содержательных элементов.[43]

Транспорт (от лат. transporto - перемещаю) - 1) отрасль экономики, хозяйства, предназначенная для перевозки пассажиров и грузов; 2) письменный приказ банка своему корреспонденту о выдаче денежной суммы лицу, указанному в приказе[44]

Транспортная проницаемость местности – это оценка местности по степени контактности ее участков между собой.[45]

Транспортное освоение территории – уровень транспортной освоенности, степень внутренней связности и внешней проницаемости территории. [46]

Транспортный узел (хаб) – место схождения (расхождения) нескольких транспортных путей (дорог), где осуществляется перевалка грузов или пересадка пассажиров, а также сортировка транспортных средств. Узлы различаются по величине обрабатываемого ими (или проходящего через них)

транспортного потока (числу транспортных средств, грузов, пассажиров), функциям, числу входящих дорог (путей), модальности (числу видов транспорта: одномодальные – одновидовые; бимодальные – двухвидовые; мультимодальные – многовидовые; интермодальные – межвидовые). [47]

ЭГП – это отношение данного пункта или ареала к каким-либо данностям, взятым вне этого пункта или ареала.[48]

ЭГП – отношение какого-либо места, района или города к вне его лежащим данностям, имеющим то или иное экономическое значение, - все равно, будут ли эти данности природного порядка или созданные в процессе истории.[49]

Экспорт капитала - вывоз, размещение капитала за рубежом в денежной или товарной форме с целью его более эффективного использования, приобретения собственности в других странах, вложения денег в производственные объекты, здания, сооружения, ценные бумаги, обещающие принести высокие доходы.[50]

Экспортер - страна, физическое или юридическое лицо, занимающееся экспортом.[51]

Экспортная квота - количество товара, которое государственные органы разрешают экспортировать предприятиям, фирмам в условиях, когда экспорт ограничен.[52]

Экспортные ресурсы - ресурсные возможности экспорта, виды и объемы экономических продуктов (продукции, товаров, услуг, работ), финансовых ресурсов, предназначенных для продажи на внешних рынках, часть экспортного потенциала (фонда) страны, предназначенная для текущей реализации.[53]

Экономический потенциал - совокупная способность экономики страны, ее отраслей, предприятий, хозяйств осуществлять производственно-экономическую деятельность, выпускать продукцию, товары, услуги, удовлетворять запросы населения, общественные потребности, обеспечивать развитие производства и потребления. Экономический потенциал страны определяется ее природными ресурсами, средствами производства, трудовым и научно-техническим потенциалом, накопленным национальным богатством.[54]

Экономический потенциал страны — это способность наличных ресурсов страны обеспечить максимально возможный объем производства продукции и услуг. При определении состава экономического потенциала предлагаются два методологических подхода:

а) оценка ресурсов, которыми располагает национальная экономика;

б) определение вероятного экономического результата в процессе применения всей массы ресурсов, вовлекаемых в хозяйственный оборот. [55]

Насыщение рынка – ситуация на рынке, когда рост реализации товара отсутствует.[56]

Экономическое пространство – это насыщенная территория, вмещающая множество объектов и связей между ними: населенные пункты, промышленные предприятия, хозяйственно освоенные и рекреационные площади, транспортные и инженерные сети и т.д.[57]

Экономический потенциал – ресурсы страны, которые при полном использовании позволяют произвести максимальный объём ВНП. Осн. синтетическим показателем, характеризующим на определённый момент времени возможности эконо-

мического развития страны, является национальное богатство.[58]

Экономический рост - 1) увеличение масштабов совокупного производства и потребления в стране, характеризуемое прежде всего такими макроэкономическими показателями, как валовой национальный продукт, валовой внутренний продукт, национальный доход. Экономический рост измеряется темпами роста или прироста этих показателей за определенный период времени (отношение показателей в конце и в начале периода или отношение прироста показателя к его начальному значению); 2) наблюдаемое на графике (кривой роста) увеличение объемных показателей экономической деятельности в результате увеличения количества используемых факторов производства или совершенствования техники и технологии.[59]

Экономический союз - сообщество стран, устанавливающих общие внешние таможенные тарифы, проводящих общую торговую политику, устанавливающих торговые ограничения.[60]

Нормативно-правовая база

Внешнеэкономическая деятельность Финляндии, как члена Евросоюза, имеет двухступенчатую систему регулирования. Со стороны ЕС внешнеторговая деятельность регламентируется тремя видами обязывающих нормативных актов (регламенты, директивы и решения) и двумя видами актов, носящих рекомендательный характер (рекомендации и мнения). Со стороны Финляндии регулирование внешнеэкономической деятельности осуществляется в соответствии с национальным законодательством Финляндии.

Регулирование внешнеэкономической деятельности со стороны ЕС[61].

Правовое регулирование всех сфер общественной жизни Финляндии осуществляется в строгом соответствии с законодательством ЕС. Работа финских государственных органов строится на принципах деятельности Евросоюза и проводится в строгом соответствии с решениями, принятыми в рамках союза совместно с другими странами-членами.

Внешнеторговая политика Финляндия выстраивается в соответствии с решениями Общей торговой политики ЕС, которая направлена на защиту интересов и сохранение Общего рынка ЕС. Кроме того,

Финляндия, являясь членом ВТО, подчиняется требованиям этой организации в сфере регулирования внешней торговли и как член-ЕС предоставляет торговые преференции в соответствии со следующими соглашениями: Генерализированная система преференций – ЕС, Торговые преференции для Западных Балкан. С 1 января 2014 года на импортируемый товар в соответствии с Регламентом ЕС 978/2012 от 25 октября 2012 года распространяется схема тарифных преференций, предоставляемых странами Европейского Союза (Генерализированная система преференций).

Помимо этого, Финляндия выполняет преференциальные соглашения о свободной торговле с отдельными странами и является участником более 40 региональных торговых соглашений: ЕС – Грузия, ЕС – Фарерские острова, ЕС – Израиль, ЕС – Республика Корея, ЕС – Заморские страны и территории, ЕС – Республика Молдова, ЕС – Норвегия, ЕС – Украина, ЕС-Албания, ЕС – Босния и Герцеговина, ЕС –

Камерун, ЕС – Центральная Америка, ЕС – Колумбия и Перу, и др.

Импортируемый товар из третьих стран облагается таможенным тарифом в соответствии с единым таможенным тарифом ЕС (TARIC) на основе Комбинированной товарной номенклатуры ЕС. ПРИЛОЖЕНИЕ 1

В заключение стоит отметить, что большая часть таможенных пошлин ЕС является адвалорными (от стоимости – приблизительно по 90% товарных позиций). ПРИЛОЖЕНИЕ 2

Регулирование внешнеэкономической деятельности со стороны государственных органов Финляндии [62]

К финским нормативно-правовым актам, регламентирующим внешнеторговую деятельность, относятся:

- Закон о торговле (355/1987);
- Закон о конкуренции (948/2011);
- Закон о регулировании внешней торговли, а также о мерах по наблюдению и охране в отдельных случаях (1521/1994);
- Закон об экспортном контроле товаров двойного назначения (562/1996);
- Закон об НДС (1501/1993);
- Закон о Ведомстве по защите конкуренции Финляндии (711/1988 с изм. 482/1992);
- Закон о налогообложении прибыли и доходов от профессиональной деятельности (360/1969);
- Закон о мониторинге за приобретением компаний иностранцами (172/2012).
- Закон о мониторинге за приобретением иностранцами компаний в Финляндии (172/2012);

- Закон об ответственности за товар (694/1990);
- Закон о безопасности потребительских товаров и услуг (920/2011);
- Закон об экспорте продукции оборонной промышленности (282/2012);
- Закон о защите прав потребителей (38/1978);
- Постановление Правительства об экспортном контроле определенных товаров (870/1995).

Законы 920/2011, 38/1978, 694/1990, национальные технические регламенты и процедуры оценки соответствия содержат основные требования, предъявляемые к продукции в Финляндии.

На продукцию, технические стандарты которой не определяются законодательством ЕС (около 25% товаров европейского рынка), распространяется действие финских национальных технических стандартов, регламентов, процедур оценки соответствия.

Внешнюю торговлю Финляндии также могут определять правовые нормы других сфер общественной жизни (законодательство в сфере сельского хозяйства, оборонной промышленности). ПРИЛОЖЕНИЕ 3.

Правовая база в сфере международного движения капитала[63]

Участие финских экономических субъектов в международном движении капиталов, а также активность иностранных инвесторов в экономике Финляндии, не регламентируется единым законом.

Регулирование инвестиционной сферы определяется в соответствии с положениями национального режима,

осуществляемого с изъятиями, предусмотренными в межправительственных соглашениях Финляндии с третьими странами.

Основные ограничения на инвестиционную деятельность Финляндии накладывают законы в сфере финансов, здравоохранения, безопасности.

К основным нормативным актам Финляндии, применяемым к иностранным капиталовложениям, можно отнести:

- Закон о мониторинге за приобретением иностранцами компаний в Финляндии (172/2012) (ПРИЛОЖЕНИЕ 4);
- Закон об акционерных обществах (624/2006);
- Закон о конкуренции (948/2011);
- Закон о рынке ценных бумагах (746/2012).

Особое внимание стоит обратить на тот факт, что в Финляндии отсутствуют особые (свободные) экономические зоны: не существует даже правовых норм, которые бы регулировали вопросы создания особых экономических зон и зон свободной торговли, их статус и порядок предоставления льгот субъектам правоотношений при осуществлении деятельности на территориях таких зон.

ЧАСТЬ II. ХАРАКТЕРИСТИКА ВНЕШНЕЭКОНОМИЧЕСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ФИНЛЯНДИИ

Во второй части работы проведен

- Анализ и оценка внешнеэкономической деятельности Финляндии на пространстве Евразии,
- Анализ и оценка возможностей Финляндии как транспортно-логистического хаба Европы.

Макроэкономические показатели и общая характеристика экономики Финляндии за 2016-2018 гг.

В этой части проведен анализ макроэкономических показателей Финляндии, дана общая характеристика экономики Финляндии за 2016-2018 гг. на основании чего в соответствии с идейной базой работы дана оценка внешнеторговых перспектив финских предпринимателей на пространстве Большой Евразии.

В этой части работы на основании анализа макроэкономических показателей Финляндии и общей характеристика экономики Финляндии рассмотрены тезисы

- Таким образом, повышение конкурентоспособности финской экономики национального благосостояния на мировых рынках за счет активного продвижения внешнеэкономических интересов страны является приоритетной задачей для финских властей.
- Таким образом, внутриэкономическая ситуация в Финляндии и приток платежных средств в экономику зависит от внешнеэкономической активности финских предпринимателей.

- Таким образом, долгосрочное присутствие финских предпринимателей на евразийских рынках, конкурентоспособность национальных производителей и национальной экономики зависит от сохранения динамики внешнеэкономической активности и долей присутствия финских предпринимателей на рынках регионов Евразии.
- Таким образом, внешнеторговые возможности финских предпринимателей на пространстве Большой Евразии зависят от внешнеэкономической политики в отношении России и регионов Евразии.

***

В течение XX-XXI века экономика Финляндии прошла все стадии эволюционного развития: от аграрной системы хозяйствования (лесное хозяйство) до постиндустриальной экономической системы.

В настоящий момент Финляндия является государством всеобщего благосостояния с развитой постиндустриальной экономической системой. Индекс человеческого развития страны – очень высокий. Финляндия заняла 3 место в рейтинге стран по уровню жизни.[64] ВВП Финляндии в 2018 году составил 233,6 млрд. евро (в ценах начала 2019 года). ПРИЛОЖЕНИЕ 5.

Тем не менее, в последние годы наблюдается ухудшение экономических показателей страны. Так, в 2018 году прирост реального ВВП Финляндии продолжал снижаться третий год подряд и составил 2,3 % (в 2016 – 2,8%), что может свидетельствовать об устойчивом недостаточном спросе на товары финских производителей, насыщении внутреннего товарного рынка Финляндии и недостаточном присутствии финских компаний на мировых рынках.

Помимо этого, в 2018 году финское Правительство уже как три года подряд не могло сверстать бюджет без дефицита: в 2016 дефицит бюджета составил –1,7% ВВП, в 2017– 0,8% ВВП, в 2018 – 0,7 % ВВП.

Уровень безработицы к экономически активному населению в Финляндии в 2018 году составил 7,4%, что является показателем выше среднего: в 2019 году в России – 4,8% (по данным Росстата), в марте 2020 года в США – 3,5%. Увеличение безработицы в стране привело к оттоку трудоспособного населения в страны Европейского союза.

Кроме того, в 2018 году уже как три года подряд при учетной ставке национального банка в 0% происходило увеличение индекса потребительских цен Финляндии, который в 2018 году составил 1,1% (важнейшего показателя при расчете уровня инфляции). Это свидетельствует о недостаточной конкурентоспособности финской экономики национального благосостояния на мировых рынках: финские предприниматели имеют дешевые «длинные» деньги для ведения предпринимательской деятельности, однако не могут нарастить внутреннее производство вследствие опасений превысить внутренний спрос (из-за неразвитости культуры общества потребления). В связи с этим, финские предприниматели вынуждены производить ограниченное количество товаров и услуг для внутреннего рынка, достигнувшего предела насыщения.

Кроме того, ограниченный спрос на внутреннем рынке на финские товары уже привел к стагнации ряда секторов экономики Финляндии, а в перспективе может привести к экономическому кризису в стране. Из этого следует вывод, что в связи с тем, что внутренний спрос на

продовольственные товары в Финляндии ограничен (вследствие высоких цен на товары народного потребления), а внутренний рынок Финляндии обладает небольшой емкостью, в настоящее время внутренний экономический потенциал Финляндии достиг предела использования.

Таким образом,

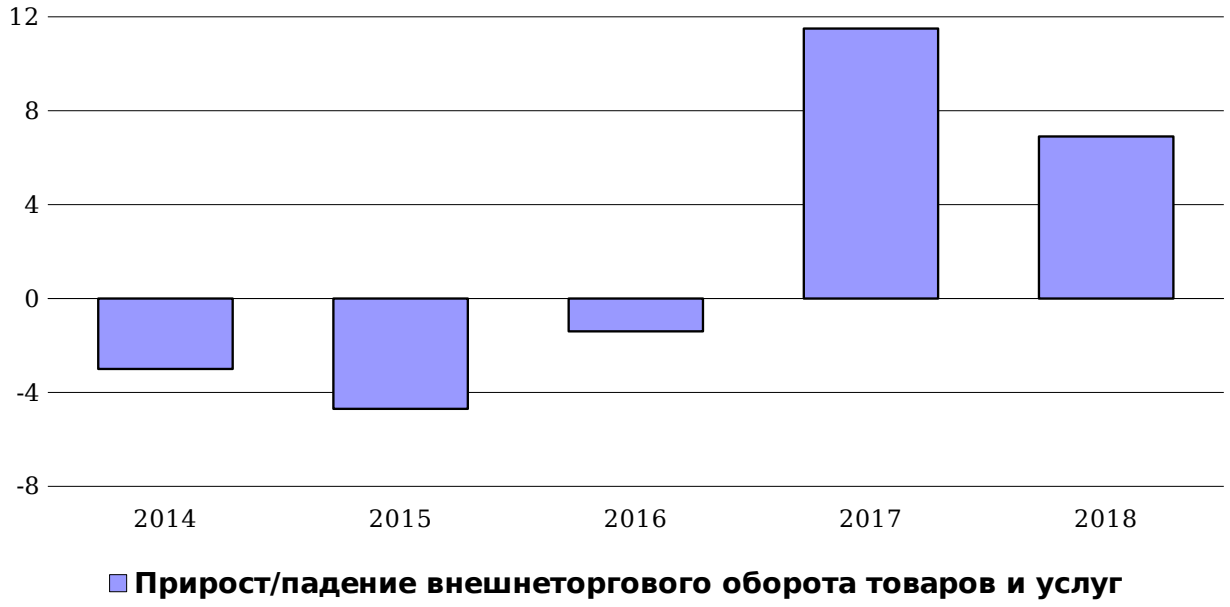
- национальное благосостояние Финляндии, внутриэкономическая ситуация в стране и приток платежных средств в экономику зависит от внешнеэкономической активности финских предпринимателей.
- повышение конкурентоспособности финской экономики национального благосостояния на мировых рынках за счет активного продвижения внешнеэкономических интересов страны является приоритетной задачей для финских властей.

Существует два способа борьбы с неблагоприятными экономическими последствиями, с которым Финляндия столкнулась уже сегодня: интенсифицировать производство, создать новый производственный сегмент в экономике или нарастить экспорт, в первую очередь – в страны Большой Евразии.

Зависимость финской экономики от внешней торговли

Исторически сложилось, что финское государство занимает видное место в международной системе разделения труда Европейского союза и мира. Финляндия не имеет внутренних источников роста экономики (прирост ВВП осуществляется только за счет инноваций и информационной экономики, а не добычи ресурсов), поэтому внешняя торговля является важнейшим фактором экономического роста страны. Около 40 % ВВП Финляндии формируется в результате внешнеэкономической активности страны.[65]

В 2018 году внешнеторговый оборот товарами и услугами Финляндии составил 80,7% к ВВП или 188,4 млрд. евро.[66] Наблюдался рост внешнего оборота товаров и услуг на 6,9% вследствие увеличения объемов экспорта товаров на 14,8% и объемов импорта на 12,8%.[67]



Таким образом, долгосрочное присутствие финских предпринимателей на евразийских рынках, конкурентоспособность национальных производителей и национальной экономики зависит от сохранения динамики внешнеэкономической активности и долей присутствия финских предпринимателей на рынках регионов Евразии.

Внешнеторговые возможности Финляндии

В настоящий момент Финляндия является ведущим экспортером ряда категорий товаров и услуг. В 2017 году страна нарастила объем экспорта товаров и услуг на 6,4%; в 2018 году – на 6,8%.[68] Однако дальнейшее усиление присутствия финских экспортеров на мировых рынках маловероятно в связи с низкой конкурентоспособность финских товаров и услуг. Высокие цены на факторы производства не позволяют финскому бизнесу конкурировать

на равных с зарубежными компаниями и ТНК. Основными факторами снижения конкурентоспособности финского бизнеса являются: высокие зарплаты и аренда, прогрессивная шкала налогообложения, действие европейских технических стандартов, высокие социальные обязательства финского бизнеса.

Кроме того, выход финских предпринимателей на внешние рынки ограничен. Финляндия обладает слабыми международными возможностями по продвижению внешнеэкономических интересов. Более того, в настоящий момент происходит снижение валютно-финансовых возможностей Финляндии по обслуживанию внешнеторговых операций. Так, международные резервы Финляндии сократились с 9,9 млрд. евро в 2016 до 9,0 млрд в 2018 году.

Таким образом, высокая стоимость финских товаров и услуг на мировых рынках является причиной низкой конкурентоспособности финского бизнеса и низкого спроса на финские товары на мировых рынках, а, значит, увеличение экспорта Финляндии не приведет к значительному увеличению загруженности финских предприятий.

Стоит отметить, что Финляндия, как государство, расположенное в высоких широтах, традиционно зависимо от импорта целого ряда категорий товаров. На современном этапе развития финская экономика в состоянии практически полностью обеспечить страну продовольственными товарами. Однако Финляндия по-прежнему остается зависимой от импорта ряда категорий продовольственных товаров, сырьевых товаров, услуг международных транспортных компаний, вследствие чего возникает риск, что увеличение внутреннего потребительского спроса на импортируемые

товары, в т.ч на потребительские товары, может привести к возникновению серьезного дефицита торгового баланса Финляндии. С 2016 по 2018 год у Финляндии складывался отрицательный торговый баланс: импорт товаров и услуг превышал экспорт: в 2018 году – на 5 млрд. евро, в 2017 году – на 3,9 млрд. евро, в 2016 году – на 5,7 млрд. евро. См. ПРИЛОЖЕНИЕ 5 и Таблица 1.

Динамика финской внешней торговли товарами в 2013-2018 гг.

Год	**Товарооборот**		**Экспорт**		**Импорт**	
	Стоимость, млн. евро	**Измене-ние, %**	**Стоимость, млн. евро**	**Измене-ние, %**	**Стоимость, млн. евро**	**Измене-ние, %**
2013	114 454	-1,7	56 048	-1,5	58 406	-1,9
2014	113 742	-0,6	55 973	-0,1	57 769	-1,1
2015	108 373	-4,7	53 880	-3,7	54 493	-5,7
2016	106 881	-1,4	51 878	-3,7	55 003	+0,9
2017	122 180	+14,3	59 711	+15,1	62 469	+13,5
2018	130 389	+6,7	63 864	+7,0	66 525	+6,5

Таблица 1. Источник: Таможня Финляндии, апрель 2019 г.

В связи с этим, формирование общества потребления в Финляндии экономически нецелесообразно, так как потребляемые товары в основном будут иметь зарубежное происхождение, что приведет к еще большему увеличению внешнеторгового дефицита страны.

Таким образом, финский бизнес обладает большим внешнеторговым потенциалом, однако внешнеторговые возможности Финляндии – низкие вследствие особенностей истории экономического развития страны, особенностей текущей стратегии экономического развития страны и

принадлежности страны к европейской интеграционной группировке.

Перспективы развития экономической системы Финляндии

Финляндия обладает слабой ресурсообеспеченностью, ограниченным внутренним рынком и ограниченными международными ресурсами по продвижению внешнеторговых интересов, поэтому поддержание стабильности существующей экономической системы и сохранение общества всеобщего благосостояния Финляндии может быть обеспечено только за счет экономических эффектов европейской интеграции.

С другой стороны, Финляндия не может развиваться в дальнейшем только за счет экономических эффектов европейской интеграции. Рано или поздно в Финляндии наступит непреодолимый кризис, выход из которого будет возможет только при возобновлении суверенного экономического курса, в рамках которого начнет осуществляться поддержка национальных производителей и активизация внешнеэкономической деятельности в регионах мира. Возобновление суверенного экономического курса потребует от руководства Финляндии отказаться от идеи финского общества всеобщего благосостояния, так как сохранение существующей экономической системы в Финляндии окажется невозможным при возобновлении суверенного экономического курса, активизации экономической жизни страны за счет мер господдержки и снижения налогов.

Стоит отметить, в новой экономической системе Финляндии, которая возникнет после активизации экономической жизни

в стране за счет мер господдержки и снижения налогов, могут быть сохранены основы общества всеобщего благосостояния. Автору видится подобное только в случае усиления социальной дифференциации финского социума, возникшей в результата снижения налогов и активизации экономической жизни в стране, при активной государственной политике в сфере контроля движения капитала и регулирования предпринимательской деятельности. Финляндии понадобится разработать республиканский институт государства, вынуждающий субъекты экономической жизни вкладывать капитал и репатриировать доходы в национальную экономику. Как видится автору, этот республиканский институт должен включать дифференцированную налоговую ставку для крупных предприятий и трестов (обороты):

- Низкую фиксированную или равную нулю – для предприятий, инвестирующих в национальную экономику, развитие социума (частные пенсионные фонды, строительство социальной инфраструктуры, финансирование спорта, технологических стартапов, бизнес стартапов, молодежных бизнес стартапов и т. д); для предприятий, принимающих участие в национальных проектах и программах; для предприятий, выставляющих на биржевые торги ценные бумаги по цене, которая намного ниже рыночной.
- Высокую, прогрессивную – для предприятий без ответственности перед нацией и государством.

Автор полагает, что у финской власти не хватит политической воли создать описанный выше республиканский институт, в связи с чем финская власть

вряд ли сможет произвести трансформацию экономической системы Финляндии и при этом сохранить основы общества всеобщего благосостояния.

Так, финская власть в вопросе трансформации экономической системы Финляндии

- не примет решение, противоречащее интересам экономических элит
- не нарушит принципы ЕС в сфере экономической свободы и функционирования единого рынка капиталов, труда, знаний ЕС

Вместе с тем, есть еще один способ активизации экономической жизни Финляндии. Финская экономика может получить дополнительный стимул развития в результате осуществления национальной политики продвижения внешнеэкономических интересов страны зарубежом.

Активизация экономической жизни страны путем продвижения внешнеэкономических интересов Финляндии зарубежом возможна только при увеличении присутствия финских предпринимателей на рынках Большой Евразии. Это означает, что финские предприниматели будут наращивать внешнеэкономическую активность за пределами Общего рынка ЕС. Из этого следует, что полноценное присутствие финских предпринимателей на рынках Большой Евразии возможно только, если Финляндия во внешнеэкономических отношениях со странами Большой Евразии будет придерживаться финских национальных стандартов, договоренностей со странами Большой Евразии, а не положений и стандартов ЕС.

Это означает, что политика Финляндии по увеличению присутствия на рынках Евразии будет противоречить

политике, требования и нормам ЕС, что будет приводить к политическим конфликтам с ЕС, подобным тем, что происходили между Великобританией и ЕС, когда Великобритания была членом ЕС, или конфликтами, которые возникают с ЕС у Италии, Польши, Венгрии, Греции.

Вместе с тем, в силу географического положения России и Финляндии увеличение присутствия Финляндии на рынках стран Большой Евразии возможно только в результате сотрудничества с Россией по вопросам транзита и продвижения интересов финских предпринимателей на рынках Финляндии.

Таким образом, успех внешнеэкономической активности финских предпринимателей на пространстве Большой Евразии зависит от внешнеэкономической политики Финляндии в отношении России и регионов Евразии.

В другой части работы проведен анализ перспектив российско-финского сотрудничества по продвижению интересов финских предпринимателей в Большой Евразии в условиях проевропейской позиции властей Финляндии.

Итак, по результатам анализа перспектив развития экономической системы Финляндии было установлено:

- Дальнейшее экономическое развитие Финляндии возможно только в результате трансформации экономической системы страны
- Дальнейшее экономическое развитие Финляндии с большей долей вероятности потребует отказ от идеи общества всеобщего благосостояния
- Выявлены два варианта трансформации экономической системы страны, при которых общество всеобщего благосостояния в Финляндии сохранится:

- Первый вариант – формирование мощного национального республиканского института в Финляндии, который бы при помощи прямых и косвенных мер регулировал и стимулировал экономическое развитие страны и поведение экономических субъектов
- Второй вариант – национальная политика продвижения интересов финских предпринимателей в регионах Большой Евразии
- Оба варианта, предполагающих сохранение основ общества всеобщего благосостояния в Финляндии, противоречат нормам и требованиям ЕС и трансформация экономической системы Финляндии в соответствии с этими вариантами спровоцирует конфликт с ЕС.

Общая характеристика экспорта и импорта товаров Финляндии

В этой части работы дана общая характеристика экспорта и импорта товаров Финляндии.

В 2018 году внешнеторговый оборот товарами Финляндии составил 130,4 млрд. евро, при котором возникло отрицательное сальдо, которое составило 2 661 млн. евро.

Финляндия – страна-активный участник глобального рынка с экспортоориентированной экономикой. В региональной и страновой структуре внешнеэкономических связей Финляндии ведущим торговым партнером является ЕС. На страны ЕС приходится 59,6% финского внешнеторгового оборота товаров. Доля ЕС в финском экспорте составляет 62,0%, а в финском импорте – 57,5%. По итогам 2018 года ведущими торговыми партнерами Финляндии являются:

Германия - 15,3%, Швеция - 10,6%, Россия -9,7%, Китай -6,3%, Нидерланды -6,1% и США -5,0% (Рисунок 1).

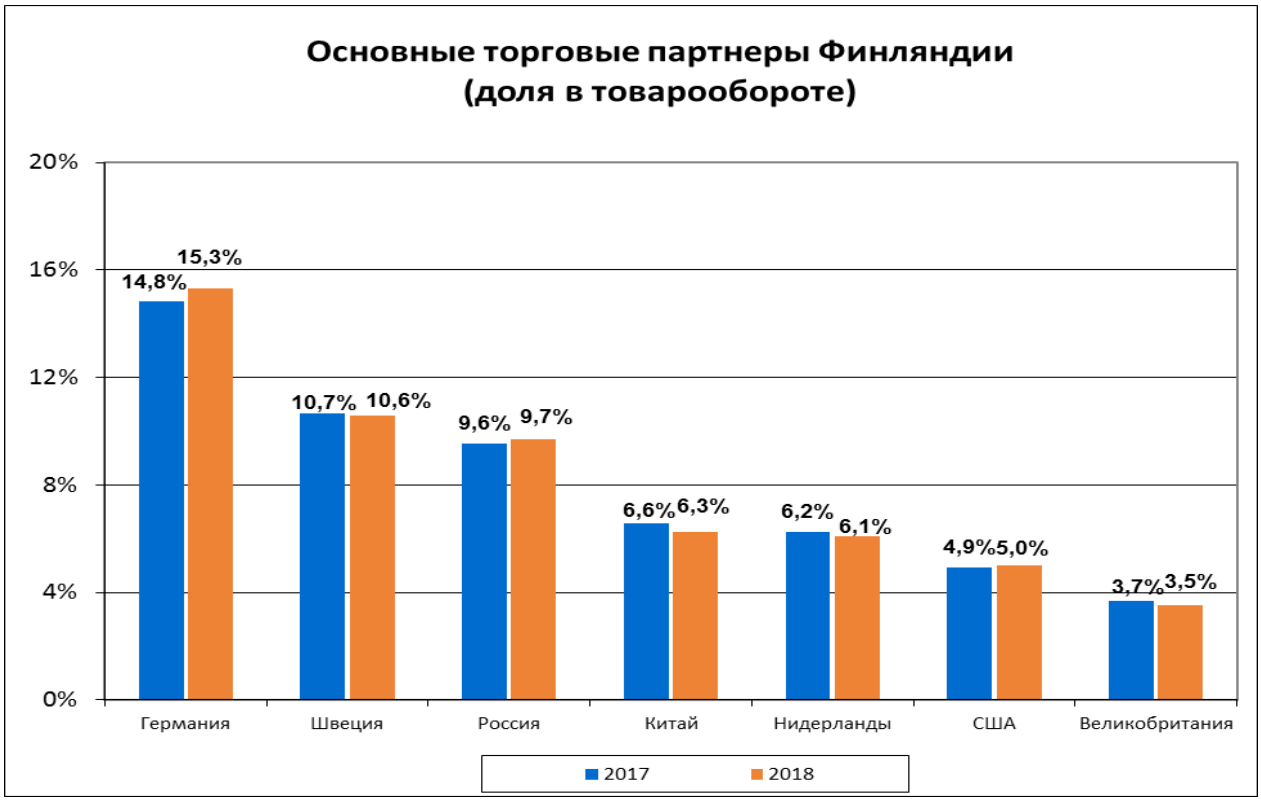
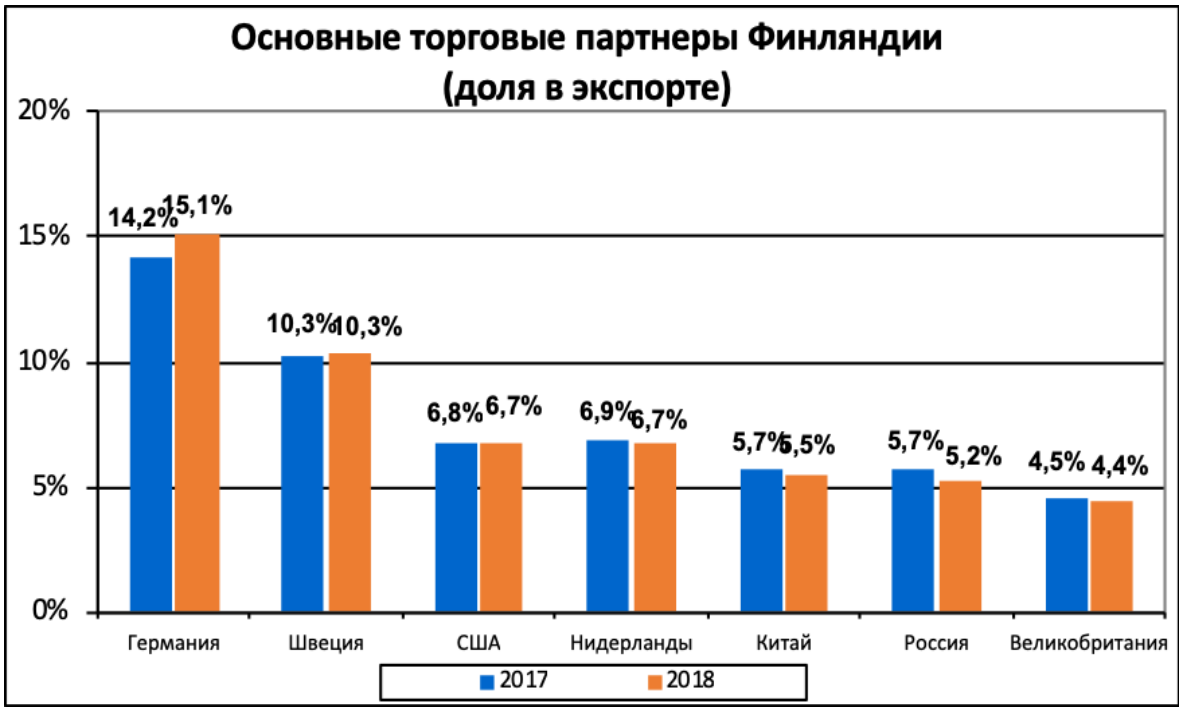


Рисунок 1. Источник: Таможня Финляндии, апрель 2019 г.

Лидерами финского экспорта товаров в 2018 году были следующие страны: Германия–15,1%, Швеция–10,3%,



Нидерланды – 6,7%, США – 6,7%, Китай – 6,3%, Россия – 5,2%. Рисунок 2.

Рисунок 2. Источник: Таможня Финляндии, апрель 2019 г.

Лидерами финского импорта товаров в 2018 году были следующие страны: Германия–15,5%, Россия–14,0%, Швеция–10,8% Рисунок 3.

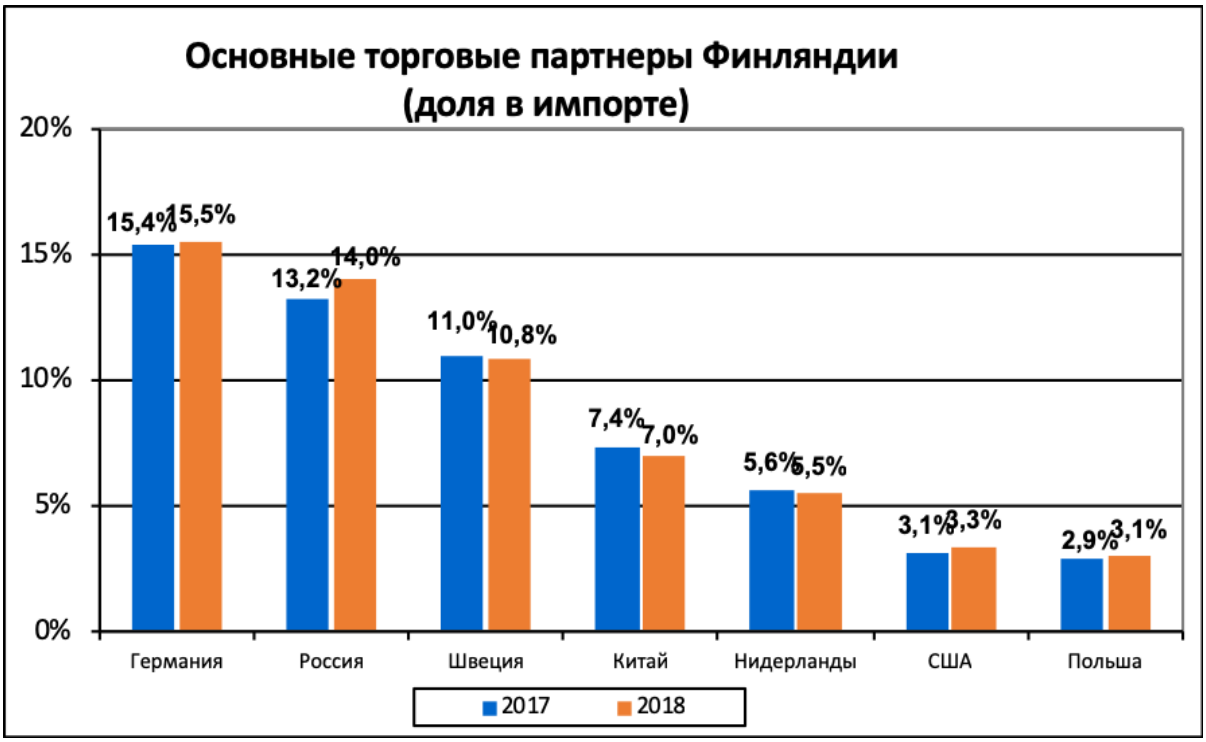


Рисунок 3. Источник: Таможня Финляндии, апрель 2019 г.

Финский экспорт товаров в 2018 году составил 63,9 млрд. евро. В соответствии с классификацией товаров СМТК основу финского экспорта составили машины и оборудование, целлюлозно-бумажная продукция и нефтепродукты. (Рисунок 4).

Товарная структура экспорта Финляндии

Рисунок 4. Источник: Таможня Финляндии, апрель 2019 г.

В 2018 году происходил рост экспортных поставок из Финляндии на 7,0% по сравнению с 2017 годом. Основной рост экспорта приходился на следующие товарные позиции:

- целлюлозно-бумажной продукции (+1198,9 млн. евро, 13,2%),
- металлов и изделий из них (+953,4 млн. евро, +12,2%),
- нефтепродуктов (+551,9 млн. евро, +11,9%),
- дорожных транспортных средств (+562,7 млн. евро, 15,1%).

Отрицательную динамику продемонстрировали следующие экспортные позиции – кожевенное сырье (-117,5 млн. евро, -25,7%), транспортные средства (-770,3 млн. евро, -41,95%), продовольственные товары и живые животные (-56,0 млн. евро, -4,1%).

Финский импорт в 2018 году составил 66,5 млрд. евро, что превысило уровень 2017 года на 6,5%. Структура финского

импорта имеет следующие пропорции: машиностроительная продукция – 31,7%, топливно-энергетические товары – 15,5%, основные товары по видам сырья – 12,6%, химические продукты 11.1 % Рисунок 5

Товарная структура импорта Финляндии

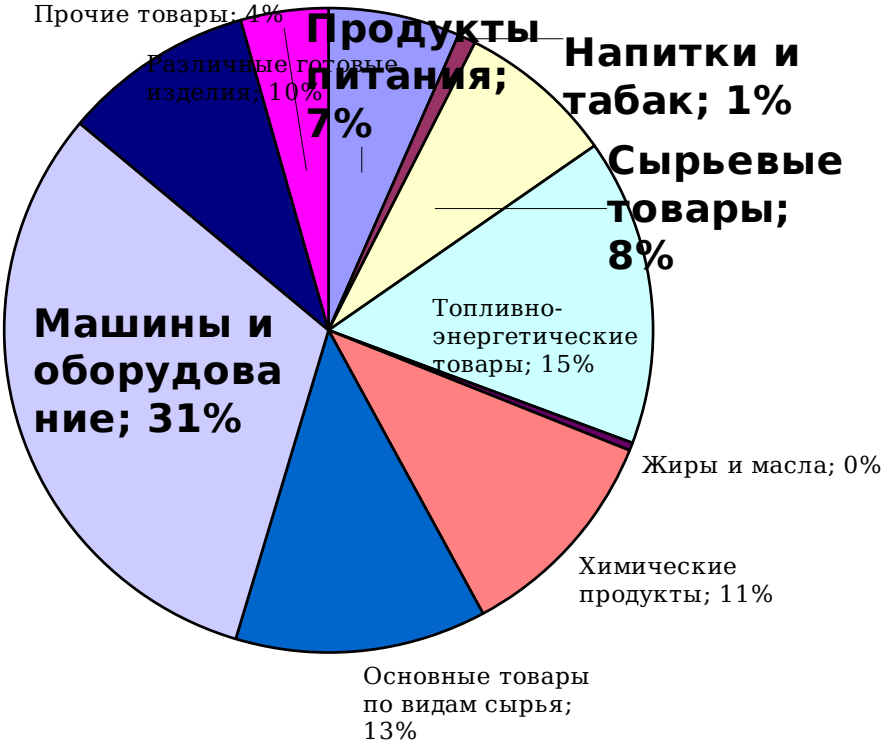


Рисунок 5. Источник: Таможня Финляндии, апрель 2019 г.

В 2018 году основной рост импортных поставок из Финляндии происходил по следующим товарным позициям:

- «нефть и нефтепродукты» (+1375,8 млн. евро, +20,9%),
- поставки электроэнергии (+306,1 млн. евро, +42,6%),
- цветные металлы (+384,9 млн. евро, 30,5%),
- дорожные транспортные средства (+491,8 млн. евро, +9,1%).

Отрицательную динамику продемонстрировали следующие импортные позиции: чугун и сталь (-407,4 млн. евро, -16,2%), морские и воздушные транспортные средства (-599,6

млн. евро, -54,3%), силовые машины и оборудование (-91,9 млн. евро, -5,7%).

Таким образом, Финляндия обладает экспортоориентированной экономикой. Внешнеторговая структура Финляндии подвержена конъектурным колебаниям, на фоне противоречивых внешнеторговых результатов. Финские предприниматели нуждаются в выходе на новые рынки сбыта, чтобы в долгосрочном плане стабилизировать динамику внешнеторговых показателей по многим товарным позициям.

Характеристика импорта и экспорта товаров Финляндии по отраслям

В этой части работы дана характеристика и анализ финской внешнеэкономической деятельности по отраслям, странам и ключевым компаниям.

Технологическая промышленность

Больше половины всего объема национального экспорта составляет продукция предприятий технологической промышленности (50,8 %), среди которой преобладает продукция машиностроения, изделия из стали, а также электронное и электротехническое оборудование.[69] Таблица 2 и ПРИЛОЖЕНИЕ 6. В 2018 году экспорт продукции технологических отраслей составил приблизительно 32,5 млрд. евро и вырос за год на 6,2 %.[70]

Финский экспорт технологических отраслей промышленности в 2018 году осуществлялся, главным образом, в западноевропейские страны и составил более половины экспорта отрасли – 17,5 млрд. евро. Экспорт технологических отраслей промышленности в Азию составил

5,0 млрд. евро, в Центральную и Восточную Европу – 4,5 млрд. евро, в Россию –1 753,9 млн. евро.

Товарооборот отраслей технологической промышленности Финляндии в 2018 году

Отрасль	Оборот, млрд. евро	Доля, %
Машиностроение	31,7	41,1
Электронная и электротехническая промышленность	15,3	19,8
Информационные технологии	13	16,9
Металлургическая промышленность	10,8	14,0
Инжиниринговый консалтинг	6,3	8,2
Всего:	77,1	100

Таблица 2. Источник: данные Ассоциации технологической промышленности Финляндии, 2019 г.

Машиностроительная отрасль

По итогам 2018 года отрасль машиностроения (30,9%) стала среди других технологических отраслей промышленности Финляндии, показав прирост объема экспорта в 2,5% и составив 14,9 млрд. евро. Главными экспортными статьями продукции машиностроения стали транспортные средства, лесная и горнорудная техника. ПРИЛОЖЕНИЕ 7

Электронная и электротехническая отрасль

В 2018 году экспорт продукции электронной и электротехнической отрасли составил 8,6 млрд. евро, что превысило на 4,9% объем экспорта за предыдущий год.[71] ПРИЛОЖЕНИЕ 8. Доля электротехнического оборудования (электродвигатели, генераторы, кабели) в объеме экспорта продукции электронной и электротехнической отрасли составила 47%. Экспорт составил 4 042,1 млн. евро. Доля

электронного оборудования (телекоммуникационное и измерительное оборудование), составила 3 406,6 млн. евро. ПРИЛОЖЕНИЕ 9

Военно-промышленная отрасль

Военно-промышленный комплекс Финляндии, годовой оборот которой составляет более 1,3 млрд. евро, поставляет около половины оборота отрасли на экспорт. Продукцию финского ВПК покупают в ОАЭ, Польше, Словении, Хорватии, Швеции, ЮАР.

Обрабатывающая промышленность

Значительное место во внешнеторговом обороте Финляндии занимает продукция обрабатывающей промышленности. Доля готовых товаров по видам сырья в экспорте Финляндии составляет: бумага, картон и изделия–12,0%, металлы и изделия – 13,7% (чугун и сталь – 7,5%, цветные металлы - 4,5% и металлоизделия – 1,7%).

Лесная отрасль

Лесная промышленность составляет около 4,8 % ВВП Финляндии. В 2018 году экспорт лесной промышленности превысил 13,2 млрд. евро: целлюлоза, бумага, картон и изделия – 10,3 млрд. евро, изделия деревообработки – 2,9 млрд. евро. Основными рынками сбыта продукции лесной промышленности Финляндии в 2018 году были: Германия (14,3 %), Китай (9,5 %), Великобритания (7,4 %), США (6,3 %), Бельгия (4,2 %). Доля европейских стран в структуре финского экспорта лесной промышленности снижалась и составила 55 %; доля стран Азии – 21 %, Северной Америки – 6 %, Африки – 5 %, Латинской Америки – 3 % и Океании – 1 %
.

Основой импорта лесной промышленности Финляндии является сырье, поставки которого в Финляндию в 2018 году увеличились по сравнению с 2017 годом на 34% и составили 11,55 млн. куб. м. ПРИЛОЖЕНИЕ 10. Основным поставщиком сырья для финской лесной промышленности является Россия с долей 71%.

Металлургическая отрасль

В 2018 г. в металлургической отрасли Финляндии экспорт (56%) превышал импорт (44%). Финский экспорт металлургической отрасли составил 1,823 млрд. евро, основными позициями которого являлись: сталь, полуфабрикаты, готовые изделия (приблизительно 60%), цветные металлы (38%) и металлические руды (2%). Выплавка стали в 2018 году составила 4,1 млн. тонн. ПРИЛОЖЕНИЕ 11.

Морская промышленность

Важной статьей внешней торговли Финляндии является морская промышленность. Доля Финляндии на мировом рынке судостроения составляет около 1%, в мировом производстве пассажирских судов и паромов – 20 %, в проектировании и производстве ледоколов и судов ледового класса - 60 %.[72] Одним из основных покупателей продукции финской морской промышленности являлась Россия: К настоящему моменту финские верфи спустили на воду несколько десятков крупнотоннажных судов для нужд российского гражданского флота. ПРИЛОЖЕНИЕ 12.[73] До 2014 года Финляндия выступала активным партнером России, однако после присоединения Финляндии к антироссийским санкциям дальнейшее сотрудничество российских и финских компаний оказалось затруднено. Так, например, из-за мер

санкционного давления, наложенных США и другими странами Запада, верфь «Арктех Хельсинки Шипъярд» столкнулась с проблемами финансирования проектов и кредитования в европейских банках. Верфь перестала получать заказы из-за опасений потенциальных заказчиков. В настоящий момент судоверьфь «Арктех Хельсинки Шипъярд» продана российской АО ОСК кипрской компании российского происхождения.[74]

Кроме того, после присоединения Финляндии к антироссийским санкциям финские верфи стали проигрывать конкуренцию российским, корейским и китайским верфям. Это было вызвано тем, что финские компании потеряли российский рынок, а в России приняли развивать свою отрасль судостроения, продукция которой будет стоить дешевле на российском и мировом рынке.

Химическая промышленность

Видное место в структуре внешней торговли занимает химическая отрасль, которая в 2018 году составила 9,8% финского экспорта. В структуре экспорта химической отрасли выделяют экспорт органических и неорганических химических соединений – 3,3%, пластмасс – 2,9%, фармацевтической продукции – 1,2%. В 2018 году экспорт отрасли составил 7,08 млрд. евро. Основными покупателями финских химических товаров в 2018 году были: Россия – 670 млн. евро, Германия – 652 млн. евро, Швеция – 651 млн. евро, Нидерланды – 453 млн. евро, США – 432 млн. евро, Бельгия – 299 млн. евро, Великобритания – 281 млн. евро. Финская химическая промышленность сократила свой экспорт в Россию в 2018 на 60 млн. евро по сравнению с 2017 годом.

Импорт химической промышленности составил 17,6 млрд. евро и осуществляется из Швеции (2,21 млрд. евро), Германии (1,76 млрд. евро), России (858 млн. евро), Нидерландов (585 млн. евро). ПРИЛОЖЕНИЕ 13.

Фармацевтическая отрасль

Экспорт финской фармацевтической продукции в 2018 году составил 517,3 млн. евро. Основными экспортерами были: Швейцария –79 млн. евро, Россия – 60 млн. евро, Франция – 40 млн. евро, Бельгия – 36 млн. евро, Норвегия – 25,2 млн. евро, США – 22,3 млн. евро.

Потребности Финляндии в топливе практически полностью обеспечиваются за счет импорта, который составил в 2018 году 5,5 млрд. евро. В структуре импорта доля минерального топлива – 15,5%, доля нефти и нефтепродуктов – 12,0%, доля электроэнергии– 1,5%, природного газа –1,1%. Основными импортерами топлива для Финляндии являются: Россия – 79,2%, Норвегия –16,8%, Дания –2,1% и Казахстана –1,8%.

Топливно-энергетическая отрасль

В топливно-энергетической отрасли Финляндии наблюдается устойчивая тенденция на уменьшение импорта углеводородов, которая связана с обязательствами Финляндии перед ЕС по сокращению эмиссии углерода и повышению в энергобалансе доли возобновляемых источников энергии. Согласно Стратегии «экономики с нулевой эмиссией углерода», финскому Правительству необходимо повысить к 2030 году:

- долю возобновляемых источников энергии в конечном потреблении энергии до 50%,
- долю возобновляемых источников энергии в транспортном топливе до 30%,

- долю обеспеченности отечественной энергией до 55%,
- отказаться от использования каменного угля в энергопроизводстве,
- сократить в два раза использование сырой нефти[75].

ПРИЛОЖЕНИЕ 14.

Обязательства Финляндии в рамках экологических планов ЕС привели к падению конкурентоспособности и снижению потребления природного газа в Финляндии. ПРИЛОЖЕНИЕ 15. Взаимоотношения Газпрома и Финляндии (компании Gasum) являются показательными в этом плане. В 00-годы стороны договорились о поставке газа в районе 5 млрд.куб.м газа в год, Газпром построил газопровод. Однако фактическое потребление газа в Финляндии было в два раза меньше при постоянном торге по цене с финской стороны. ПРИЛОЖЕНИЕ 16.

Финляндия реализует собственную продукцию топливно-энергетической отрасли, как на внутреннем рынке, так и зарубежом: топливно-энергетические товары составляют около 8,5% финского экспорта, в котором 8,1% - нефтепродукты. Основными экспортерами финских нефтепродуктов выступают европейские страны и Северная Америка (Швеция, Германия и США).[76]

Рыбная отрасль

В 2018 году Финляндия поставила на экспорт рыбы на 181 млн. евро, а объём экспортируемой рыбы и рыбной продукции составил 85 тыс. тонн. Экспорт отрасли к 2017 году показал рост в 33 млн. евро или 8,5 тыс. тонн рыбы. Основными рынками сбыта финской рыбы и рыбной продукции стали: Франция – 33 млн. евро, Великобритания –28 млн. евро,

Литва–22 млн. евро, Эстония–21 млн. евро, Польша –18 млн. евро, Дания–14 млн. евро, Испания–12 млн. евро.

В 2018 году импорт рыбы и рыбной продукции в Финляндию составил 117 тыс. тонн стоимостью 522 млн. евро. Импорт рыбы и рыбной продукции осуществлялся из Норвегии – 69 тыс. тонн рыбы, в т.ч. морского лосося 47 тыс. т, 315 млн. евро (59%); Швеции – 14 тыс. тонн, 68 млн. евро; Дании – 9 тыс. тонн, 27 млн. евро; Эстонии – 6 тыс. тонн, 22 млн. евро.

ПРИЛОЖЕНИЕ 17.

Пищевая промышленность

Важнейшей экспортной позицией Финляндии являются продукты питания. В 2018 году экспорт продуктов питания был равен 1,55 миллиардам евро – наблюдалось снижение на 5% по сравнению с 2017 годом (1,63 миллиарда евро). Основным рынком сбыта продовольствия Финляндии в 2018 году был ЕС – 69%, что является рекордом (в 2017 году доля ЕС составляла 63%). Продовольствие Финляндии направлялось в Швецию – 302 млн. евро, Эстонию – 115 млн. евро, Францию – 74 млн. евро, Данию – 69 млн. евро.

Таким образом, Европейский союз является основным рынком сбыта продовольствия Финляндии, позиции финских производителей на рынках стран ЕС упрочились, однако рост поставок финского продовольствия в страны ЕС не может длиться продолжительное период по причине насыщенности рынка ЕС продовольственными товарами.

Улучшение позиций финских производителей продовольственных товаров во многом связано с мерами ЕС по компенсации потерь Финляндии от российских контрсанкций: был предоставлен режим

благоприятствования финским товарам в странах ЕС, особенно в ФРГ и Франции.

С другой стороны, наблюдалась устойчивая тенденция на снижение экспорта Финляндии в другие регионы мира, особенно в Россию и страны ЕАЭС. До обострения украинского кризиса Россия была основным рынком сбыта продуктов питания Финляндии с долей 30%. В 2018 году доля России сократилась до 7% – 93 млн. евро.

Экспорт финских органических продуктов в 2018 году составил 2 % от экспорта продуктов питания и осуществлялся в Германию, Швецию, Центральную Европу, Китай, Японию, Южную Корею, Северную Америку. С 2013-2018 год экспорт органических продуктов утроился. В основном осуществлялись поставки продуктов из зерновых, на основе овса, молочных и натуральных продуктов.

Внутренние потребности Финляндии в продуктах питания на 80% обеспечены за счет продукции собственной пищевой промышленности, тем не менее, в 2018 году Финляндия осуществила импорт продуктов питания и сельскохозяйственной продукции на 4 583,9 млн. евро. Основным импортером продуктов питания был ЕС – 73,6 %, в котором доля Германии составляла 13,5 % ПРИЛОЖЕНИЕ 18.

Таким образом, Финляндия обладает мощным экспортным потенциалом, и практически все отрасли промышленности поставляют продукцию зарубеж. Основным торговым партнером Финляндии выступают европейские страны и на рынках Большой Евразии финская промышленность представлена слабо. Большие перспективы сбыта на рынках Большой Евразии имеет продукция финской технологической

промышленности, так как предложение этой продукции данной категории на рынках Евразии ограниченно. Основу финского импорта составляет сырье из стран Евразии.

Присутствие финских предпринимателей на рынке Большой Евразии позволит привлечь в экономику страны капитал и упрочить позиции финских предпринимателей среди конкурентов.

Характеристика экспорта и импорта услуг Финляндии

Важную роль во внешней торговле Финляндии играет экспорт и импорт услуг. См. Таблицу 3. В 2018 году финский внешнеторговый оборот услуг составлял 58,0 млрд. евро и вырос на 7,3% к уровню 2017 года. Экспорт услуг составил 27,8 млрд. евро и вырос на 5,1% к уровню 2017 года, импорт услуг составил 30,2 млрд. евро и вырос на 9,5% к уровню 2017 года.

Структура финского экспорта услуг следующая: телекоммуникационные и ИКТ-услуги–24,9%, прочие деловые услуги–20,6%, транспортные услуги–15,1%, туристические услуги–11,0%.

Структура финского импорта услуг следующая: деловые услуги–31,3%, транспортные –19,0%, туристические –17,1%, технические и торговые услуги –17,0%.

Динамика внешней торговли услугами Финляндии в 2014-2018 гг.

	2014 г.	**2015 г.**	**2016 г.**	**2017 г.**	**2018 г.**
Оборот услуг, млн. евро	**47 976**	**49 104**	**51 188**	**54 058**	**58 022**
темпы роста, %	95,9%	102,4	104,2	105,6	107,3

		%	%	%	%
Экспорт услуг, млн. евро	**22 882**	**23 104**	**24 303**	**26 500**	**27 844**
темпы роста, %	97,0%	101,0 %	105,2 %	109,0 %	105,1 %
Импорт услуг, млн. евро	**25 094**	**26 000**	**26 885**	**27 558**	**30 178**
темпы роста, %	94,7%	103,6 %	103,4 %	102,5 %	109,5 %
Сальдо (млн. евро)	**-2 212**	**-2 896**	**-2 582**	**-1 058**	**-2 334**
темпы роста, %	135,2 %	130,9 %	89,2%	41,0%	220,6 %

Таблица 3. Источник: Статистический центр Финляндии, апрель 2018 г.

Таким образом, сектор услуг Финляндии обладает большим экспортным потенциалом, однако в силу специфики отрасли внешняя торговля услуг Финляндии осуществляется в регионе ЕС.

Инвестиционная активность Финляндии и участие страны в международном движении капитала

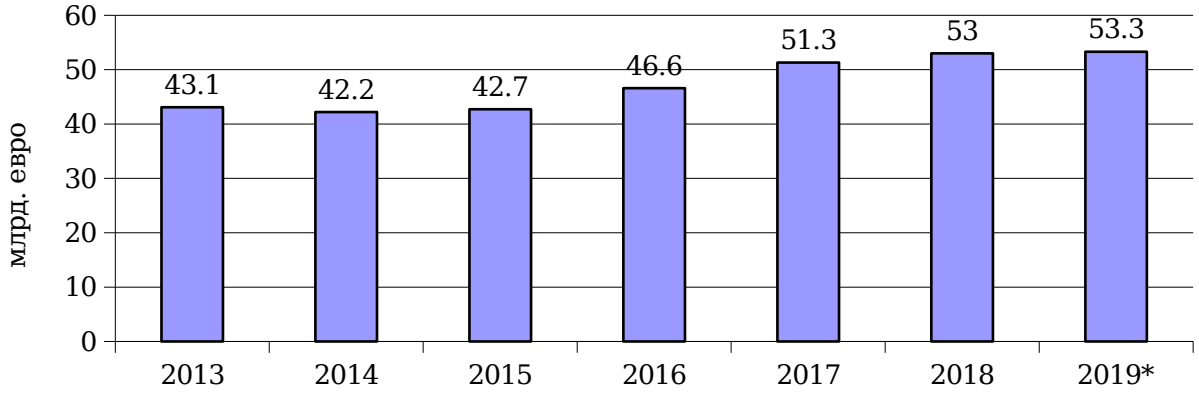
В этой части работы дана характеристика инвестиционной активности Финляндии и участия страны в международном движении капитала

Финляндия осуществляет активную инвестиционную политику, которая направлена на обеспечение свободного движения капиталов в соответствии с нормами ЕС, ВТО и ОЭСР. Основными векторами экономической политики

Финляндии являются меры по поддержанию инвестиционной и предпринимательской активности в регионах страны.

Инвестиционная среда Финляндии имеет ряд особенностей: в стране отсутствует валютный контроль, нет единого закона регламентирующего вопрос осуществления иностранных инвестиций. В связи с этим финские компании могут свободно выводить капитал из страны и осуществлять инвестиции за рубежом. Зарубежным компаниям предоставляется национальный режим с изъятиями, предусмотренными в международных соглашениях, некоторых финских законодательных актов. Подробнее об организационно-правовой структуре инвестиционной сферы Финляндии в ПРИЛОЖЕНИИ – 19

В 2018 году объем инвестиций в финскую экономику составил 53 млрд. евро.
В структуре инвестиций в финскую экономику преобладает частный капитал - 43 млрд. евро, объем государственных инвестиций составляет 10,0 млрд. евро. Прирост инвестиций составил 3,2%, среди которых частных – на 3,3%, государственных – на 3,0%. В 2019 году ожидалось замедление темпов роста частных инвестиций.[77]
Согласно планам финского Правительства в ближайшие годы планировалось привлечь в страну дополнительные 20-30 млрд. евро инвестиций. В 2019 году оценочный объем иностранных инвестиций в экономику Финляндии составил 60 млрд. евро.[78]



*- прогноз Министерства финансов Финляндии.

Иностранные инвестиции в финскую экономику, как правило, осуществляются не с целью создания новых производств, а с целью увеличения мощностей и усиления присутствия на европейском рынке существующих компаний. Также иностранные инвестиции осуществляются с целью внедрения инновационных технологий, с целью производства инновационных товаров.

В 2018 году в Финляндии насчитывало 4571 компания с иностранным участием, в их деятельности было задействовано 243 тыс. человек. Больше всего международные компании осуществляют свою деятельность в сфере услуг, в сфере здравоохранения, социального обеспечения, предоставления бизнес-услуг, информационно-коммуникационных технологий.

Приток иностранных инвестиций в финскую экономику отмечен в финансовом и страховом секторе – 31,2 % инвестиций. Наиболее привлекательным отраслями промышленности для иностранных инвесторов были металлургическая – 12,4 % – и химическая промышленность – 9,9 %.

Инвестиции в компании с иностранным участием осуществляются в основном из Швеции – 1051 инвестор, США

–654 инвестор, Германии –357инвестор и Великобритании – 296 инвестор. Активных российских инвесторов насчитывает всего 17 с общим оборотом 3,1 млрд. евро и численностью сотрудников 1,3 тыс. чел.

В 2017 году в Финляндии произошел рекордный рост количества новых инвестиций и иностранных приобретений финских компаний. В указанный период насчитывало 336 иностранных инвестиций в компании без участия иностранного капитала. Иностранные компании, которые находились в стране, осуществили 200 дополнительных инвестиционных вложений.

Активную роль в создании новых предприятий с иностранным капиталом приняли: Швеции – 95, Великобритания – 55, США – 30, Дания – 25, Норвегия – 19, КНР – 12.

С другой стороны, в 2018 году в экономике Финляндии наблюдался отток капитала. Основными получателями финских инвестиций были КНР, Тайвань, Южная Корея и Индия. ПРИЛОЖЕНИЕ – 20.

Финские инвесторы испытывали наибольший интерес к секторам промышленности зарубежных стран: промышленному производству –52,7 %, технологической промышленности – 32,5 %, лесной промышленности – 11 %, химической промышленности – 6,5 %. В структуре инвестиций в зарубежные страны на долю сферы услуг приходится 34,3 %, на непроизводственные виды деятельности - 11 %.[79]

После переноса промышленных мощностей зарубеж некоторая часть финских иностранных компаний перешла в иностранное владение вследствие банкротства филиалов финских предприятий зарубежом или в целях оптимизации

бизнес-модели под требования местного налогового законодательства.

В 2018 году в России работало около 900 компаний финского происхождения практически во всех субъектах федерации. Лишь 1/5 часть компаний финского происхождения имела активные инвестиционные намерения. Большая часть финских компаний осуществляет свою деятельность в СЗФО и ЦФО. ПРИЛОЖЕНИЯ – 21, 22.

Внешнеэкономическая активность Финляндии в Евразии

В этой части дана характеристика внешнеэкономических отношений Финляндии и стран ЕАЭС, дана характеристика инвестиционной активности финских предприятий в дальних регионах Евразии, проведен анализ факторов снижения внешнеторговой активности Финляндии на постсоветском пространстве.

95% объема внешней торговли стран Северной Европы со странами Евразийского экономического союза (ЕАЭС) приходится на Россию. ПРИЛОЖЕНИЕ 23

97% объема внешней торговли Финляндии со странами Евразийского экономического союза (ЕАЭС) приходится на Россию.[80]

Представленные выше факты свидетельствуют о том, что финские предприниматели практически не представлены на рынках стран ЕАЭС (за исключением России), и внешняя торговля между регионами ЕАЭС (за исключением России) и Финляндией не осуществляются на системной основе.

К этому заключению можно также прийти на основе анализа динамики внешней торговли Финляндии со странами ЕАЭС,

которая за период с 2014-2017 сильно колебалась из-за различных политических рисков на постсоветском пространстве, изменений курсов национальных валют [81] и носила выраженный сезонный характер.

Сильные колебания динамики внешней торговли Финляндии со странами ЕАЭС выражались, например, в

- Снижении экспорта в Казахстан почти в 2 раза после максимальных показателей 2014,
- Снижении импорта в Казахстан с 2014-2017 год в 6 раз,
- Снижении экспорта в Беларусь к 2016 г. примерно в 2,3 раза,
- Снижении импорта в Беларусь в 2014 г. в 5 раз. ПРИЛОЖЕНИЯ 24, 25

Основными факторами снижения внешнеторговой активности Финляндии в странах ЕАЭС являются увеличение курсовой разницы между валютами стран ЕАЭС и евро, а также санкционная война ЕС и России.[82] Так, после введения российских контрсанкций в 2014 году произошло сокращение финского экспорта в страны ЕАЭС в 4 раза по сравнению с 2013 годом.[83]

Финские экспортеры попробовали обойти меры контрсанкций России, увеличив экспорт в другие страны ЕАЭС, однако увеличение экспорта в страны ЕАЭС не смогло скомпенсировать падение экспорта Финляндии в Россию. В итоге, после кратковременного прироста экспорта Финляндии в страны ЕАЭС наступило сокращение поставок в эти страны. Так, например, финский экспорт в Казахстан сократился в 5-10 раз по сравнению с 2015 годом. ПРИЛОЖЕНИЕ 24, 25

Таким образом, на основе анализа динамики и объемов внешней торговли Финляндии со странами ЕАЭС можно сделать вывод, что к 2020 году торгово-экономическое присутствие Финляндии в регионах ЕАЭС остается незначительным.

Внешнеэкономическая активность финских предприятий в дальних регионах Евразии

Тем не менее, в начале 2000-х годов наметилась устойчивая тенденция по интернационализации финских компаний. У финских предпринимателей возникла потребность в увеличении присутствия финского капитала в регионах Евразии. Многие финские предприниматели начали активно переносить промышленные мощности своих производств в регионы Евразии с целью оптимизации прибыли, сокращения издержек, увеличения присутствия на зарубежных рынках. Основными регионами размещения финских производств зарубежом стали КНР, Тайвань, Индия, Польша, Венгрия, Словакия, страны Балтии.[84] Финские технологические компании начали переносить научно-исследовательские центры в регионы Евразии, где наблюдается избыток квалифицированной рабочей силы или расположены международные исследовательские центры. Перенос научно-исследовательских центров технологических компаний Финляндии в регионы Евразии стал происходить вследствие недостатка квалифицированных кадров в стране.

Устойчивая тенденция на интернационализацию финских технологических производств, возникшая в финской экономике, привела к резкому росту численности зарубежных работников финских технологических компаний и еще большему оттоку интеллектуального капитала из

Финляндии. Вследствие этого, например, в 2010 - 2011 годах **количество зарубежных работников финских технологических компаний превысило число работников в самой Финляндии**. В последующие годы наметилась обратная тенденция, которая не была обусловлена экономическими причинами и являлась статистическим эффектом, произошедшим вследствие смены собственников финских зарубежных предприятий.

На данный момент численность зарубежных работников финских технологических компаний составляет около 250 тыс. человек. Однако реальное число зарубежных работников финских технологических компаний может быть больше из-за изменения национальной принадлежности капитала.

Основными регионами размещения финских технологических компаний являются КНР – 16%, Индии –10%, Германии – 7%. В России размещено лишь 2 % финских высокотехнологичных производств.[85] С целью усиления присутствия финских предприятий на рынках Евразии финское Правительство интенсифицировало деятельность по продвижению внешнеэкономических интересов Финляндии в регионах ЕАЭС.

Например, в 2017 году по приглашению Президента Финляндии Председатель КНР Си Цзиньпин совершил официальный визит Финляндию, в ходе которого обсуждались перспективы сотрудничества стран в рамках инициативы «Один пояс и один путь», а также в сфере освоения Арктики, торговли, науки, защиты окружающей среды.[86] По итогам встречи была подписана «Совместная декларация о создании и продвижении нового типа партнерских отношений» ряд торгово-экономических договоров.[87] Усилия лидеров и

правительств стран в сфере двустороннего сотрудничества не остались напрасными. Ежегодно во внешней торговле стран стал наблюдаться 20% рост товарооборота, Китай обрел статус одного из важнейших партнеров Финляндии. Объем ПИИ из КНР в Финляндию составил 217 млн. долл. США, а из Финляндии в КНР – 1,36 млрд. долл. США, которые были направлены на осуществление 541 проекта. По результатам инвестиционного сотрудничества стран около 400 финских компаний стали осуществлять коммерческую деятельность в КНР. **ПРИЛОЖЕНИЕ 26.**[88]

Таким образом, интересы финских предпринимателей практически не представлены в регионах ЕАЭС (за исключением России), наблюдается устойчивая тенденция увеличения внешнеэкономической активности финских предпринимателей в регионах Большой Евразии, что влечет к увеличению утечки капитала и оттоку рабочей силы из Финляндии. Из этого следует, что не вся внешнеэкономическая активность финских предпринимателей в Большой Евразии несет выгоды для национальной экономики Финляндии. Активная инвестиционная активность финских предпринимателей свидетельствует об отсутствии экономических стимулов и нерентабельности ведения бизнеса в Финляндии для финских предпринимателей.

Характеристика Финляндии как транспортного хаба

В этой части работы дана

- характеристика транзитных потоков, проходящих через Финляндию в Евразию,

- оценка перспектив формирования транспортно-логистического хаба Европы в Финляндии.

Географическое положение Финляндии является периферийным и неблагоприятным для размещения транспортно-логистических кластеров.

Тем не менее, Финляндия обладает развитой транспортной инфраструктура, которая обслуживает транспортные потоки, осуществляемые в масштабах региона.

Так, по состоянию на апрель 2019 г. протяженность дорожной сети в Финляндии составила 454 000 км, с долей частных и лесных автодорог в 350 000 км, муниципальных уличных сетей – 26 000 км, государственных автомагистралей - 78 000 км.[89]

Протяжённость финских железных дорог в Финляндии составила 5 926 км, долей электрифицированных дорог составляет 3 270 км. Колея железных дорог совпадает с российской, нагрузка на ось составляет 22,5 тонн (максимальная– 25 тонн). В стране преобладают одноколейные дороги (свыше 90%). Ограничение скорости для пассажирских составов составляет 220 км/час, для грузовых – 120 км/час.[90]

Финляндия – морская страна. Протяжённость водных фарватеров Финляндии составляет 16 300 км, 8 000 км внутренних водных путей и 8 300 км прибрежных фарватеры. В Финляндии расположено свыше 50 портов и 23 портовых города. [91]

Таким образом, Финляндия обладает всей необходимой транспортной инфраструктурой для формирования на ее территории регионального транспортно-логистического узла, однако в силу невыгодного географического положения

страны и других факторов формирование в Финляндии транспортно-логистического хаба Восточной Балтики нецелесообразно

Финляндия как транспортный узел Шелкового пути

Автору видится маловероятным, что в проекте «Нового Шелкового пути» Финляндия будет выступать в качестве главного торгового и транзитного центра Балтийского моря вследствие невыгодного географического положения страны.

Тем не менее, через Финляндию может пройти участок Нового Шелкового пути, который свяжет Скандинавский полуостров и Китай. Проект «Новый Шелковый путь» придаст дополнительный импульс развитию финской транспортной инфраструктуры. Строительство транспортных магистралей в рамках проекта «Новый шелковый путь» откроет финским предпринимателям широкие возможности по кооперации с иностранными предприятиями, осуществлению инвестиций и созданию совместных производств в странах Азии.

«Новый Шелковый путь» позволит финским предпринимателям увеличить присутствие и наладить сбыт на рынках Евразии, принимать участие в формировании цепочек добавленной стоимости во всех странах, через которые пройдет «Новый шелковый путь».

В Финляндии уже сейчас приступили к созданию транспортной инфраструктуры проекта «Новый Шелковый путь». Еще в 2016 году в финском городе Коувола был открыт единственный в Финляндии терминал дорожного и железнодорожного транспорта, через который в Азию стали поставляться финские пиломатериалы. Финские власти надеются, что Коувола станет центром грузового

железнодорожного транспорта между Азией и Европой.[92] ПРИЛОЖЕНИЕ 27

Еще одним проектом с финским участием, реализуемым в рамках инициативы «Один пояс – один путь», является проект Smart Silk Way («Умный Шелковый путь»), призванный улучшить транспортную доступность регионов Евразии и увеличить грузо-пассажиропоток транспортного коридора Европа - Россия – Китай. Проект Smart Silk Way направлен на развитие транспортной инфраструктуры транспортного коридора «Европа-Россия-Китай»: модернизацию дорог, внедрение систем управления автомобильными потоками и т.д. ПРИЛОЖЕНИЕ 28

Таким образом, проект «Новый шелковый путь» уже сейчас стимулирует развитие финской транспортной инфраструктуры, однако участие Финляндии в проекте «Новый шелковый путь» возможно только в качестве периферийной страны, обслуживающей региональные транспортные потоки на пути из Северной Европы в Китай.

Грузовые и транзитные потоки Финляндии

По данным 2017 года объем внешнеторговых грузов, перевозимых через российско-финляндские пограничные переходы, составил 15,8 млн. тонн[93]:

- объем экспорта грузов составил 15,4 млн. тонн. Наблюдался рост экспорта в 9,1 % .
- объем импорта грузов составил 293,7 тыс. тонн. Наблюдалось падение импорта на 2,5 %.

В целом в 2017 году наблюдался рост объемов внешнеторговых грузов, провозимых через российско-финскую границу в +7,4 % к уровню 2016 года. ПРИЛОЖЕНИЕ – 29.

В 2017 году Россия снизила объемы транзитных перевозок грузов через Финляндию до 17,9 тыс. тонн на 211,9 тыс. тонн или -92,2 %. Среди транзитных грузов России преобладали сырьевые товары: нефтяные грузы, зерно, химикаты и удобрения.

В 2017 году Финляндия увеличила объемы транзитных перевозок грузов в Россию до 133,3 тыс. тонн, на 30,7 %. Среди транзитных грузов Финляндии преобладали бумага, химикаты, нефтяные грузы, черные металлы, строительные грузы.

Автомобильные грузовые и транспортные потоки

В сфере автомобильных перевозок между Россией и Финляндией действует система квот (разрешений). В 2018 год квота на двусторонние и транзитные перевозки грузов составила 200 000, на перевозки грузов в/из третьих стран составила 5500, на выполнение перевозок пассажиров в нерегулярном сообщении составила 3750.

Ниже представлены данные об автомобильных грузовых перевозках между Россией и Финляндией. [94]

Объем перевозок автотранспортом, тыс. тонн			
	Импорт	**Экспорт**	**Всего**
2012 год	3 568,3	2 041,4	5 609,7
2013 год	3 303,5	2 227,9	5 531,4
2014 год	2 582,3	2 278,2	4 860,5
2015 год	1 944,1	2 474,1	4 418,3
2016 год	1 663,4	2 803,9	4 467,3
9 мес. 2016 г.	1 266,9	2 129,4	3 396,3
9 мес. 2017 г.	1 352,0	2 177,0	3 528,9

Как отмечает Министерство транспорта РФ объем двусторонних перевозок между Россией и Финляндией за 10

месяцев 2018 года составил 3,7 млн. тонн и снизился на 3,6% по сравнению с аналогичным периодом. Сокращение общих объемов автомобильных перевозок произошло вследствие снижения импорта из Финляндии в Россию на 12,3%. В свою очередь, российских экспорт в Финляндию вырос незначительно на 1,8%.

При этом перевозки в Финляндию составили 30% объемов рынка международных автоперевозок России

Таким образом, автомобильные перевозки продолжают иметь важное региональное значение, однако в последнее время объем автомобильных перевозок между Россией и Финляндией в 2018 году снизился, что свидетельствует об уменьшении интенсивности торгово-экономических контактов России и Финляндии вследствие санкционной войны ЕС и РФ.

Железнодорожные грузовые и транспортные потоки

В 2018 году объем железнодорожных перевозок между Россией и Финляндией составил 16,5 млн. тонн грузов и 547 628 пассажиров. Большую часть грузов составили: руда железная, лесные грузы, удобрения, нефть и нефтепродукты.[95] Объем перевозок крупнотоннажных контейнеров между Россией и Финляндией вырос в полтора раза по сравнению с 2017 годом и составил в 2018 году 50 606 ДФЭ экспортно-импортных и транзитных грузов в контейнерах (28 846 ДФЭ в 2017 году). Общая протяженность маршрута из Финляндии в Азию составляет 8000 км. ПРИЛОЖЕНИЕ – 30.

Таким образом, железнодорожные перевозки между Россией и Финляндией, в целом, обслуживали региональных потребителей, однако в последнее время Финляндия нарастила объемы железнодорожных перевозок с Азией, что свидетельствует об освоение Финляндией новых рынков сбыта в Евразии.

Морские грузовые и транспортные потоки

В 2018 году порты России и Финляндии связаны 14 морскими судоходными линиями, из которых – 5 автопаромных и 9 контейнерных линий. Объем перевозок грузов морскими судами в 2018 г для Финляндии составил 14 333 тыс. тонн. Перевозки грузов судами «река-море» между российскими и финляндскими портами за 2018 г. составили 188,4 тыс. тонн. ПРИЛОЖЕНИЕ – 31. Основными перевозимыми товарами являлись нефть, нефтепродукты, сырье, насыпные продукты питания. ПРИЛОЖЕНИЕ – 32.

Таким образом, морские транспортные и грузовые потоки между Финляндией и Россией в последнее время обслуживали потребности региональных потребителей и, как правило, не несли трансрегиональный характер.

Авиационные грузовые и транспортные потоки

В 2018 году финская компания «Finnair» перевезла около 12 млн. пассажиров по 80 направлениям. Увеличилось присутствие финской авиакомпании на азиатском рынке, наблюдалось увеличение пассажиропотока из Азии на 21 % по сравнению с 2016. 154 Больше всего пассажиров в Финляндию прибыло из ЕС - 71, 4 % от общего числа пассажиров. В страновом разрезе большой пассажиропоток

наблюдался из ФРГ, Швеции, Испании и Великобритании. Существенное влияние на динамику авиаперевозок повлияли рейсы из Японии, Китая, Гонконга и России.[96]

ПРИЛОЖЕНИЕ – 33.

Таким образом, в последнее время большая часть пассажиропотока Финляндии пришлась на страны ЕС; бурный рост пассажиропотока показали азиатские направления, что свидетельствует об интенсификации деловых, туристических и иных контактов Финляндии со странами Евразии.

ЧАСТЬ III. ПЕРСПЕКТИВЫ ФИНСКОЙ ВНЕШНЕЭКОНОМИЧЕСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ НА ПРОСТРАНСТВЕ БОЛЬШОЙ ЕВРАЗИИ

В этой части работы на основании выводов, сделанных в предыдущей части работы, решена основная задача работы – произведена оценка перспектив увеличения присутствия финских компаний на рынках Евразии.

В этой части работы доказан тезис, что при неблагоприятной внешнеэкономической политике Финляндии в отношении России и регионов Евразии внешнеэкономические перспективы финских предпринимателей на пространстве Большой Евразии незначительны, что снизит динамику внешнеэкономической активности и доли присутствия страны на рынках регионов Евразии, скажется на долгосрочном присутствии финских предпринимателей на евразийских рынках, конкурентоспособности национальных производителей и национальной экономики и определит внутриэкономическую ситуацию в стране и приток платежных средств в экономику.

***

Дальнейшее устойчивое экономическое развитие Финляндии как государства всеобщего благосостояния возможно только при условии активного продвижения экономических интересов страны зарубежом. Особенно привлекательными, в этом плане, являются рынки Евразии, на которых, как доказано выше, присутствие Финляндии на данный момент ограничено.

Политика активного продвижения экономических интересов страны зарубежом позволит Финляндии улучшить внешнеторговый платежный баланс, нарастить темпы роста экономики, установить выгодные формы межгосударственной кооперации с различными странами мира.

С другой стороны, продвижение внешнеэкономических интересов Финляндии на мировой арене затруднено в связи с членством страны в Европейском союзе. Принадлежность Финляндии к региональной интеграционной группировке и экономической зоне Европейского союза накладывает ограничения на международную экономическую деятельность финских предпринимателей и ограничивает возможности Правительства Финляндии по продвижению экономических интересов финских предпринимателей на различных мировых рынках. Возможности участия Финляндии, как члена ЕС, в двусторонних экономических соглашениях с неевропейскими странами или в трансевразийских экономических проектах, таких как «Новый Шелковый Путь», ограничены.

Рынок евразийских регионов

В начале XXI века экономический центр мира переместился из Атлантического бассейна в Азиатско-тихоокеанский регион, в котором проживает несколько миллиардов человек, вследствие чего рынки евразийских государств стали особенно привлекательными для осуществления прямых иностранных инвестиций и экспорта продукции.

С каждым годом в странах Азиатско-тихоокеанского региона наблюдается рост покупательной способности населения, открываются инновационные производства.

Однако рынки Азии оказались привлекательными для инвесторов и предпринимателей не только по причине их большой емкости, но также вследствие целого ряда других причин:

- дешевизны факторов производства,
- дешевой высококвалифицированной рабочей силы,
- богатства регионов Азии природными ресурсами,
- долгосрочных перспектив устойчивого развития,
- богатого инновационного и научного капитала,
- наличия передовых производственных мощностей,
- природно-климатических условий, благоприятных для ведения хозяйственной деятельности.

Особое внимание мировые инвесторы и экспортеры стали уделять рынкам КНР и Шанхайской Организации сотрудничества. В настоящий момент эти рынки насчитывают в 1,5 и 3 млрд. человек населения соответственно. Доля ВВП стран ШОС (включая ВВП КНР) составляет 20 % валового продукта мировой экономики и, по прогнозам, будет составлять 38-40% ВВП мировой экономики к 2025 году.[97]

Также обширными рынками Евразии являются: ЕАЭС с населением 184 млн, Индия с населением 1.5 млрд человек, рынки Юго-Восточной Азии, Южной Кореи и Японии.

Повышенный спрос на экспортные товары может формировать население азиатских городов. Так, например, в КНР расположено 174 города с населением свыше 3 млн. человек, когда в США таких городов всего 2.[98]

Таким образом, по целому ряду причин регион АТР является привлекательным для осуществления инвестиций и размещения производств, в связи с чем, все больше субъектов экономической жизни стремится нарастить присутствие в регионе.

Влияние транзитных коридоров на экономику внутриевразийских стран и регионов

В этой части дана оценка влияния тренда по формированию открытого и транспортно-доступного рынка Евразии на характер внешнеэкономической деятельности Финляндии.

Масштабные инфраструктурные проекты, такие как Шелковый путь, оказывают смешанный экономический эффект на страны транзитного пояса:

- повышают проницаемость пространства и транспортную доступность стран и регионов транзитного пояса,
- экономическое развитие стран транзитного пояса,
- формируют «плоское» экономическое пространство, в которое входят все страны транзитного пояса,
- позволяют иностранным инвесторам и предпринимателям участвовать в формировании цепочек добавленной стоимости товаров и услуг в странах транзитного пояса.
- уравнивает регионы транзитного пояса, неравные между собой по своей специфике и уровню развития, открывая дорогу в страны транзитного пояса для товаров и услуг крупных экспортоориентированных стран.

Участие иностранных компаний в формировании добавленной стоимости товаров и услуг стран транзитного

пояса заметно расширяет предложение и ассортимент товаров и услуг стран транзитного пояса, в результате чего уровень цен в странах транзитного пояса снижается, банкротятся национальные предприятия и в экономике начинают происходить структурные изменения.

К каким последствиям приводит создание трансевразийских инфраструктурных транспортных проектов для стран транзитного пояса?

В «плоском пространстве» национальные производители оказываются вынужденными торговать по единым для «плоского рынка» ценам, которые не учитывают региональные особенности стран этого пространства и выгодны лишь крупным экспортоориентированным странам и предприятиям, обладающим конкурентными преимуществами. ПРИЛОЖЕНИЕ 34. В какой-то степени трансевразийские коридоры способствуют захвату рынков стран-транзитеров, некогда изолированных от мировой экономики, зарубежными компаниями экспортоориентированных держав.

Таким образом, любой крупный транспортный инфраструктурный проект в Евразии выгоден, в первую очередь, крупным державам с большой экспортоориентированной экономикой, которые стремятся поделить между собой национальные и зарубежные рынки сбыта стран транзитного пояса. Например, проект «Один пояс – один путь» позволит КНР и ЕС захватить, соответственно, рынок массового потребления и рынок высокотехнологичных товаров стран транзитного пояса.

В связи с этим потенциальные страны-транзитеры, как правило, занимают двойственную позицию в отношении евразийских транспортных проектов:

- с одной стороны, поддерживают инфраструктурную часть проекта, рассчитывая на интенсификацию торговли,
- с другой стороны, выступают за сохранение национальных протекционных мер.

Могут ли страны, расположенные на пространстве трансевразийских коридоров, рассчитывать на то, что уровень национальных цен на товары и услуги в этих странах останется отличным от уровня цен в крупных странах, чьи экономические интересы обслуживают эти трансевразийские транзитные коридоры?

Никакие протекционистские меры стран-транзитеров не в состоянии предотвратить негативные экономические эффекты от создания трансевразийских коридоров:

- рост реэкспорта и серого импорта в странах транзитного пояса,
- захват крупными экспортоориентированным державами традиционных зарубежных рынков сбыт стран транзитного пояса.

Помимо Нового Шелкового пути, который призван связать КНР и ЕС, есть еще несколько реализованных и нереализованных проектов сухопутных и морских транспортных магистралей.

1. Северный морской путь,
2. Морской путь через Суэцкий канал,
3. Новый Шелковый путь,
4. Транссиб.

Все варианты размещения транспортных трансевразийских магистралей обладают разной эффективностью и спецификой. Правительства стран-транзитеров при оценке преимуществ участия в тех или иных трансевразийских транспортных проектах стараются учесть территорию пролегания, специфику, условия реализации и потенциальные экономические эффекты от реализации инфраструктурных транспортных проектов.

Транзитные коридоры Евразии

В этой части дана характеристика проектов транспортных коридоров в Евразии.

Рассмотрим основные перспективные и существующие трансевразийские транспортные магистрали.

1) Северный морской путь.

Морской путь проходит в высоких широтах вдоль российского северного берега. Протяженность пути от Санкт-Петербурга до Владивостока составляет 14000 км.[99]

В настоящий момент проект находится на стадии реализации, по маршруту осуществляется проход судов. Ожидается, что проект окажет стимулирующий эффект на развитие городов и портовой инфраструктуры северных регионов России. Вдоль маршрута пролегания Северного морского пути планируется осуществлять разведку и добычу природных ресурсов.

СМП позволит соединить по кратчайшему пути разные концы Евразии, в связи с чем проект не окажет прямой экономический эффект на внутриевразийские страны и регионы, не будет способствовать открытию и вовлечению в

мировые хозяйственные отношения рынков внутриевразийских стран и регионов.

Тем не менее, проект СМП окажет ряд косвенных эффектов на развитие внутриевразийских стран и регионов:

- Перемещение товарных потоков между регионами Евразии будет осуществляться по морю, а значит сухопутные территории: Россия, внутриевразийские регионы, – окажутся на периферии, вне путей движения капитала;
- Возникнет экономический сверхцентр мира: ЕС-КНР, – из регионов Евразии, которых будет отделять всего 14 дней пути.
- Цены на товары и услуги экономического сверхцентра мира ЕС-КНР будут формировать рыночные цены на товары и услуги внутриевразийских регионов;
- Иностранные инвесторы окажутся незаинтересованными во вложении капитала в развитие внутриевразийских регионов и России;
- Внутриевразийские регионы окажутся зависимыми от политики стран-экономических Центров Евразии;
- Начнется экспортная экспансия ЕС-КНР во внутриевразийских регионах;
- Россия потеряет контроль над СМП – любая попытка нарушения морской коммуникации будет подвергнута осуждению мировым сообществом (Также как ИРИ при блокировке Ормузского пролива), особенно со стороны КНР и ЕС;
- Арктика станет международной экономической ареной, а значит геополитическая обстановка в регионе ухудшится

ввиду противоречий между интересами экономических центров мира ЕС-КНР и США;

- Евразийские экономические и политические проблемы будут решаться без учета и за счет интересов России, внутриевразийских регионов и стран.

2) Морской путь через Суэцкий канал.

Морской путь проходит через территорию Африки и с юга огибает евразийский континент, связывая между собой самые густонаселенные регионы Евразии, расположенные на юге континента. Протяженность морского пути через Суэцкий канал от Санкт-Петербурга до Владивостока составляет 24000 км.[100] В настоящий момент проект реализован и находится на стадии модернизации, по маршруту осуществляется проход судов.

Также как и СМП, морской путь через Суэцкий канал не будет оказывать непосредственный эффект на развитие внутриевразийских регионов. Косвенные эффекты от проекта идентичны, косвенным эффектам от СМП.

3) Новый Шелковый путь.

Сухопутный маршрут проекта имеет несколько вариантов расположения. Наиболее перспективными маршрутами Нового Шелкового пути являются Центральный евразийский коридор – из КНР в Казахстан на Россию – и Северный Евразийский коридор – через Транссиб в КНР.[101] Предположительно, протяженность сухопутного маршрута «Нового Шелкового пути» от Санкт-Петербурга до Желтого моря составит 8400 км.[102]

В настоящий момент проект находится на стадии реализации, по маршрутам проекта курсируют товарные поезда.

Новый Шелковый путь будет оказывать непосредственный экономический эффект на внутриевразийские страны и регионы. Этот эффект подробно описан в части работы «влияние транзитных коридоров на экономику внутриевразийских стран и регионов». Стоит отметить, что проект будет способствовать экономической экспансии КНР и ЕС во внутриевразийских регионах и странах, в связи с чем внутриевразийские территории будут являться своеобразным «жизненным пространством» для ЕС (ФРГ) и КНР. Готовы ли национальные производители стран-транзитеров (Польши, Белоруссии, России, Казахстана) к конкуренции на своих рынках с производителями мировых экономических гигантов, таких как Китай или Германия? Оставим этот вопрос на суд истории.

4) Транссиб.

Сухопутный маршрут проекта имеет единственный вариант расположения и составляет 9289 км – от Москвы до Владивостока. В настоящий момент проект полностью реализован, и имеет длительный период эксплуатации. Транссиб проходит по территории России, в связи с чем, влияние Транссиба на зарубежные внутриевразийские регионы незначительно.

В настоящий момент экономический эффект от создания Транссиба для российских регионов хорошо изучен. Отмечу, что Транссиб улучшил проницаемость пространства России и транспортную доступность российских регионов. Благодаря Транссибу в восточных регионах России появилось много городов, регионы России оказались включены в экономическую жизнь страны и мира.

Таким образом, на примере экономических эффектов от создания Транссиба для российских регионов можно изучить потенциальные эффекты от создания Нового Шелкового пути для внутриевразийских регионов.

По оценкам экспертов, сухопутные трансевразийские коридоры могут привлечь до 4% морских товарных потоков между КНР и ЕС за счет контейнерных перевозок высокодоходных товаров.[103]

Таким образом, транспортный потенциал сухопутных трансевразийских коридоров ниже чем морских, однако в отличие от морских путей, сухопутные коридоры оказывают непосредственный экономический эффект на развитие внутриевразийских регионов транзитного пояса.

Региональные и трансрегиональные группировки стран и межрегиональные транспортные проекты

Трансевразийские коридоры призваны связать между собой удаленные регионы Евразии, открыть внутриевразийские рынки для иностранных товаров и инвестиций. В свою очередь, на пути трансевразийских коридоров расположены тразитные пояса регионов и стран, имеющих свою специфику и уровень развития национального производства.

После создания трансевразийских коридоров внутриевразийские регионы начнут испытывать экономические эффекты от проектов. Так, или иначе, странам транзитного пояса и экономическим Центрам Евразии придется договариваться о правилах, системе тарифов и пошлин, действующих на пространстве транзитного пояса. Это означает, что внутриевразийским странам и регионам придется принять правила того, или

иного, интеграционного или экономического сообщества (пояса).

Так, на настоящий момент на территории Евразии имеется несколько действующих и перспективных интеграционно-экономических зон:

- Союзное государство и Евразийский экономический союз
- Один пояс - один путь и ШОС
- Европейский союз

В этих сообществах действуют различные пошлины, системы тарификации и системы стандартизирования, функционируют различные таможенные зоны и режимы.

Однако сложившееся многообразие интеграционных группировок Евразии в перспективе затруднит процесс объединения стран транзитных зон трансевразийских коридоров в единое экономическое пространство. Вследствие чего страны-транзитеры, состоящие в различных интеграционных группировках, смогут смягчать негативные экономические эффекты от создания трансевразийских коридоров при помощи протекционистских мер. При этом экономические центры Евразии, такие как ЕС и КНР, будут оказывать определяющее значение на предложение рынка, уровень рыночных цен и макроэкономические условия всего континента.

Таким образом, наличие в Евразии региональных интеграционных группировок, в которых действуют различные пошлины и тарифы, в перспективе усложнит трансевразийские экономические контакты между странами и регионами Евразии.

Помимо крупных интеграционных объединений Евразии на континенте есть множество транспортно-инфраструктурных проектов регионального значения, например, Арктический коридор и Балтийский мост.

Эти региональные проекты направлены на улучшение транспортной доступности регионов Европы, проведение модернизации региональной транспортной инфраструктуры, объединение транспортно-логистических возможностей стран региона с целью совместного продвижения интересов на евразийском рынке.

Оба этих проекта предполагают создание или модернизацию транспортной инфраструктуры Восточной Балтики с целью направить евроазиатские грузопотоки в обход территории России – в Прибалтику и в Финляндию.

Интересно, что Финляндия приняла участие в обоих проектах, а в проекте Арктический коридор этой стране отведена ключевая роль.

Проект Арктический коридор предполагает создание арктической железнодорожной дороги в обход России, которая должна связать Норвегию и порты Финляндии. Арктическая железная дорога будет обслуживать грузопотоки участка СМП от норвежского Киркинеса до АТР, доставляя грузы из Норвегии до Балтийского моря через Финляндию, а дальше – морем – в Европу. Арктическая железная дорога позволит судам с Востока, не заходя в порты России, доставлять грузы в Европу.

Кроме того, проект Арктический коридор призван

- увеличить проницаемость регионального пространства Скандинавского полуострова,

- открыть странам Скандинавского полуострова новые возможности по осуществлению внешней торговли со странами АТР.

Ожидается, что в результате реализации проекта Арктический коридор увеличатся региональные объемы транспортировки полезных ископаемых, рыбы, леса и других видов сырья. ПРИЛОЖЕНИЕ – 35. В настоящий момент проект находится на стадии реализации.

Проект Балтийский мост преследовал цель привлечь грузовые и транспортные потоки порта Санкт-Петербург и портов Ленинградской области в порты Прибалтики, что, согласно замыслу, должно было привести к снижению экономической активности в СЗФО России.

Балтийский мост должен был объединить усилия перевозчиков, портов Прибалтики и Финляндии в целях

- сохранения транспортных потоков, проходивших через порты региона,
- увеличения объемов грузооборота,
- создания новой транспортной инфраструктуры в регионе.

В настоящий момент проект закрыт, и дальнейшая его реализация не планируется. Строительство транспортных магистралей и крупного портового кластера в Прибалтике и Финляндии в рамках проекта Балтийский мост оказалось нецелесообразным в силу неблагоприятного географического положения стран региона

Особенности внешнеэкономической политики Финляндии как члена ЕС

В этой части работы произведена

- оценка влияния европейской интеграции на формирование внешнеторговой политики Финляндии на пространстве Большой Евразии,
- оценка перспектив внешнеэкономической деятельности Финляндии в различных зонах свободной торговли в Евразии, как участника европейского таможенного союза.

Финляндия является активным сторонником европейской интеграции, что обуславливает специфику внешнеэкономических контактов страны с различными регионами Евразии. Внешнеэкономическая деятельность Финляндии осуществляется строго в интересах стран ЕС, в соответствии с принципами Общего рынка ЕС и при условии соблюдения технических регламентов и стандартов ЕС. Финский импорт облагается пошлинами в соответствии со схемой тарифных преференций (ГСП) ЕС, а также подлежит обязательной сертификации в соответствии со стандартами, утвержденными Европейским комитетом по стандартизации и Ассоциацией по стандартизации Финляндии, широко представленной в структурах гражданского общества. ПРИЛОЖЕНИЕ 36. [104]

Кроме того, европейское законодательство накладывает ограничения на снятие торговых барьеров с третьими странами, осуществляемое Правительством Финляндии в целях увеличения притока капитала в национальную экономику и увеличения маржинальности финского бизнеса, что снижает внешнеэкономическую активность финских предпринимателей в регионах Евразии.

По расчетам финских экономистов членство Финляндии в ЕС и еврозоне должно было положительно сказаться на продвижении внешнеэкономических интересов страны

зарубежом. В краткосрочный период действительно проявились положительные эффекты евроинтеграции и использования евро:

- финские товары и услуги получили свободный доступ на европейский рынок,
- Финляндия стала частью европейского рынка капитала, рабочей силы, технологий,
- у Финляндии исчезла необходимость проводить монетарную политику, была введена стабильная, легкоконвертируемая валюта, исчезла необходимость проводить конвертацию валюты при совершении сделок. ПРИЛОЖЕНИЕ 37.[105]

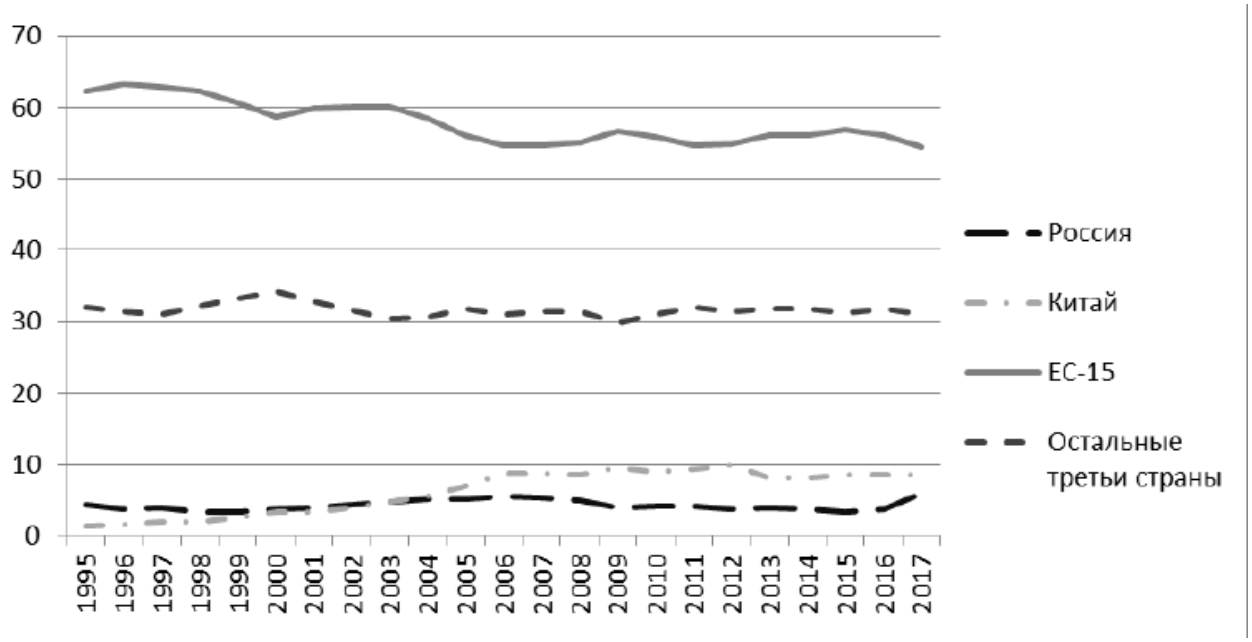
Однако с наступлением мирового финансового кризиса и действием других кризисных факторов все сильнее начали проявляться негативные аспекты членства страны в ЕС и еврозоне:[106]

- Сократилось и осложнилось присутствие Финляндии на ряде рынков,
- Произошла существенная переоценка экономики, ПРИЛОЖЕНИЕ 38
- Снизились темпы роста экономики, ПРИЛОЖЕНИЕ 39
- Дорогое евро оказалось невыгодным экспортерам, поэтому финские товары неконкурентоспособны на международных рынках. Дешевая национальная валюта позволила бы финским производителям получать большие объемы денежной массы при проведении экспортных операций. ПРИЛОЖЕНИЕ 40
- Выросла безработица. ПРИЛОЖЕНИЕ 41

Членства Финляндии в ЕС сказалось на структуре внешней торговли страны:

- В структуре импорта доля стран ЕС сократилась, объемы импорта не сократились. Например, с 1995 по 2006 гг. падение импорта из ЕС-15 составило 7,6 % с 62,2%.
- Финляндия нарастила импорт из стран, расположенных за пределами ЕС, особенно, из КНР. Например, с 1995 по 2006 гг. доля КНР выросла на 7,3 % до 8,8%.[107]
- Основная доля финского экспорта, по-прежнему, приходится на европейский рынок. [108]

Динамика импорта Финляндии из ЕС-15, России, Китая и остальных третьих стран без учёта нефти и нефтепродуктов 1995-2017 [109]



Таким образом, вступление в ЕС не оказало существенного влияния на внешнеэкономические контакты Финляндии: европейские страны не стали основными импортерами Финляндии после вступления в ЕС, и основным рынком сбыта финского экспорта осталась Европа

Финский реэкспорт как показатель нереализованного внешнеторгового потенциала страны в евразийских странах и регионах

В этой части работы

- приведены данные об объемах финского реэкспорта,
- проанализированы причины осуществления реэкспорта,
- дана оценка перспективам осуществления реэкспорта из Финляндии в Россию
- дана оценка реэкспорта в структуре внешнеторговой деятельности Финляндии.

с целью оценки потенциала и перспектив осуществления финской внешнеэкономической деятельности в Евразии.

Кроме того, в этой части работы

- дана оценка реэкспорта как показателя неофициального присутствия европейских производителей на российском рынке.
- дана оценка экономических эффектов от финского реэкспорта европейских товаров

В эпоху глобализации десятки стран стали осуществлять реэкспорт – импорт товаров для последующего экспорта. В 2002 году около 5-15% мирового экспорта приходилось на реэкспорт. Среди мировых лидеров реэкспорта в 2002 году отмечали:

- Гонконг. С долей реэкспорта в экспорте более чем 90%.

[110] ПРИЛОЖЕНИЕ 42

- Нидерланды. С долей реэкспорта в экспорте 10%.

ПРИЛОЖЕНИЕ 43

- Офшорные зоны (Кипр и Багамские острова).

Значительная часть экспорта – реэкспорт.

- ФРГ. В 00-е годы, по мнению немецкого экономиста Синна, немецкая экономика была «базарной».[111]

ПРИЛОЖЕНИЕ 44

Еще в прошлом веке Финляндия активно реэкспортировала европейские товары в СССР. Исторически реэкспорт из Финляндии в СССР осуществлялся по нескольким причинам в связи с

- ограничениями, которые были наложены на внешнеторговые контакты СССР со странами Западной Европы,
- неразвитостью транспортной инфраструктуры Прибалтики и Санкт-Петербурга в сравнении с финскими портами.

Эпоха глобализации открыла для Финляндии новые возможности по осуществлению реэкспорта на единый российский рынок. Финские и европейские предприниматели принялись захватывать российский рынок, однако не напрямую, увеличивая объемы экспорта в Россию, а посредством реэкспорта через Финляндию. В связи с этим в 00-е годы приблизительно ¼ доли экспорта Финляндии в Россию приходилась на реэкспорт европейских высокотехнологичных товаров. ПРИЛОЖЕНИЕ 45.

По оценкам ряда экспертов реэкспорт составил 22% объемов экспорта из Финляндии в Россию в 1996 г. ПРИЛОЖЕНИЕ 46

Подсчитать точные объемы реэкспорта не представляется возможным, так как ЕС представляет собой единую таможенную территорию. Можно лишь приблизительно

оценить значения реэкспорта, исходя из объема экспорта, который превышает финское национальное производство. ПРИЛОЖЕНИЕ 47.

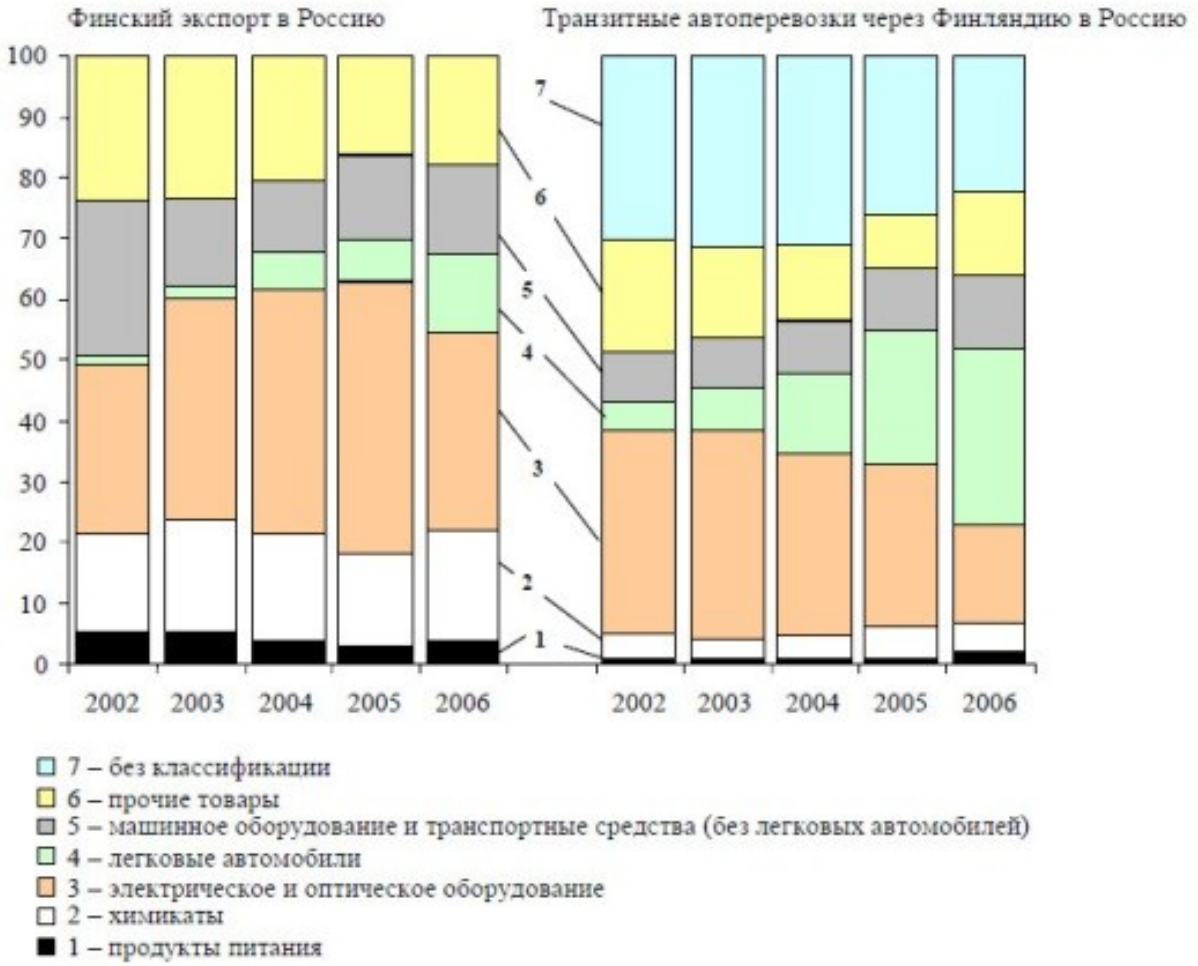


Рис. 2. Структура финского экспорта и транзитные автоперевозки через Финляндию в Россию в 2002–2006 гг., %

В 2018 году объемы финского реэкспорта в Россию продолжали оставаться высокими, о чем свидетельствовали объемы автоперевозок между Россией и Финляндией, которые составили 30% от международных автоперевозок России.

Помимо этого, стоит обратить внимание на диспропорцию между темпами роста стоимости финского экспорта и темпами роста стоимости финского реэкспорта товаров в Россию.

Так, в начале 00-ых стоимость экспорта из Финляндии в Россию выросла в три раза, показывая ежегодно рост стоимости в 19%. В свою очередь, ежегодный рост стоимости реэкспорта финских товаров составлял в среднем на 53% в год, что свидетельствует об увеличении доли неофициального присутствия европейских экспортеров на российском рынке.

Кроме того, в 00-е годы ежегодно наблюдался 20% рост финского импорта в Россию, который соответствовал ежегодному росту российского экспорта. В свою очередь годовой рост всего финского экспорта в среднем был равен 5%. Из этого следует, что рост финского импорта в Россию не был обусловлен увеличением активности финских компаний в России и не был спровоцирован макроэкономическими факторами, т.к. спрос в Европе не вырос. Рост финского импорта в Россию 00-ых годов был спровоцирован активной экспансией европейских компаний на российском рынке.[112]

Большая доля и высокие темпы роста непрямых импортных поставок – реэкспорта – свидетельствуют о высоком интересе финского и европейского бизнеса к российскому рынку, сопровождающимся нежеланием официально присутствовать на российском рынке, нести ответственность за товар перед российским покупателями, сотрудничать с Россией в сфере торговли в ущерб политическим и иным интересам.

Так, основными причинами осуществления реэкспорта являются

- Асимметричная информация. Перекупщик лучше представлен на рынке происхождения или рынке сбыта товаров.
- Обход импортных тарифов. Реэкспорт позволяет легально минимизировать тарифные платежи.
- Обход квот отдельных стран. Реэкспорт позволяет больше ввозить товаров через промежуточные страны, используя их квоты или режим благоприятствования.
- Оптимизация или уклонение от налогов многонациональных компаний.
- Внутрифирменный реэкспорт – для вывода капитала в подразделение страны с более низкими налогами.
- Оптимизация логистики поставок – реэкспортируемый товар может доставляться в любой конечный пункт назначения, в отличие от транзита

ПРИЛОЖЕНИЕ 48.

Таким образом, неофициальное присутствие финских компаний на российском рынке оказало неблагоприятное влияния на российскую экономику: из-за высокой доли (финского реэкспорта) неофициального присутствия европейских компаний на российском рынке переговорный потенциал России по установлению торгово-инвестиционного и технического сотрудничества со странами и компаниями Европы не был реализован.

В настоящий момент реэкспорт из Финляндии осуществляется по нескольким причинам:

1. Финляндия по-прежнему является удобным транспортно-логистическим центром Балтийского региона.

ПРИЛОЖЕНИЕ 49

2. Финские предприниматели обладают асимметричной информацией – лучше всего разбирается в российском рынке.
3. Финские предприниматели реэкспортируют товары для потребительского рынка России.
4. Финский реэкспорт направлен на репатриацию доходов из филиалов в третьих стран.
5. Финские предприниматели уклоняются от уплаты российских таможенных пошлин.

Тем не менее, в связи с тем, что реэкспорт зависит от благоприятной политической и экономической конъектуры на международной арене, в условиях перманентного европейско-российского геополитического конфликта рост или сохранение существующих объемов финского реэкспорта в Россию маловероятен.

На основании оценки реэкспорта как показателя неофициального присутствия европейских производителей на российском рынке сделаны выводы о

- Повышенном интересе финских и европейских производителей к российскому рынку,
- Нежелании финских и европейских предпринимателей уплачивать пошлины и устанавливать долгосрочное экономическое сотрудничество осуществлять внешнеэкономическую политику в соответствии с российскими интересами.
- Огромном потенциале российского рынка
- Наличии потенциала у финских предпринимателей по увеличению экспорта на российский рынок и рынки Евразии за счет сокращения объемов европейского реэкспорта.

- Устойчивом интересе финских предпринимателей к присутствию на российском рынке
- Наличии потенциала у финских и европейских компаний по увеличению присутствия в Евразии
- Наличии потенциала к сотрудничеству между Россией и европейскими странами в сфере продвижении внешнеторговых интересов.

На основании оценки реэкспорта как показателя неофициального присутствия европейских производителей на российском рынке сделаны выводы, что

- Реэкспорт отражает нереализованный потенциал внешнеэкономического сотрудничества с различными странами.
- Реэкспорт, по сути, является неофициальным экспортом третьих стран и оказывает неблагоприятные экономические эффекты.
- Неофициальное присутствие финских и других европейских компаний на российском рынке не приводит к позитивным эффектам для российской экономики и не способствует технологическому и инвестиционному сотрудничеству между Россией и странами Запада.

Таким образом,

- многие европейские компании-экспортеры присутствуют на российском рынке неофициально, что свидетельствуют о наличии у финских предпринимателей потребности по увеличению присутствия в регионах Евразии.
- многие европейские компании-экспортеры используют Финляндию как транспортно-логистический хаб для

реэкспорта в Россию и Евразию, с каждым годом увеличивая свои доли на российском и евразийских рынках.

- При этом Финляндия имеет значительный потенциал по продвижению европейских товаров на евразийских рынках, который останется нереализованным в условиях перманентного европейско-российского геополитического конфликта.
- Увеличение присутствия европейских и финских компаний-экспортеров возможно быть только в случае установления взаимовыгодного партнерства в инвестиционно-технологической сфере между Россией и странами Европы.

Перспективы внешнеэкономической деятельности Финляндии в регионах Большой Евразии в контексте взаимоотношений ЕС и России

В этой части работы проведен анализ особенностей присутствия предпринимателей евроориентированной Финляндии на рынках Большой Евразии.

Активизация внешнеэкономических контактов в Евразии

В последнее десятилетие наметилась устойчивая тенденция на увеличение присутствия финского бизнеса на рынках евразийских регионов, особенно на рынках КНР, Тайвани, Южной Кореи и Индии. Кроме того, Финляндия планирует установить стратегические экономические отношения с США и странами Юго-Восточной Азии.[113]

В целях продвижения интересов финских предпринимателей зарубежом Правительство Финляндии разработало ряд

административных и иных мер. Так, в Финляндии была принята Программа действий в области внешнеэкономических отношений Финляндии, в соответствии с которой была создана сеть Team Finland – сеть административных и иных организаций, целью которых является поддержка финских предпринимателей, осуществляющих экспорт и инвестиционную активность зарубежом. Сеть господдержки экспорта Team Finland насчитывает 80 офисов в 72 странах, представлена в регионах Финляндии, где функционирует на базе региональных Центров экономического развития, транспорта и окружающей среды.

Помимо сети Team Finland в Финляндии функционирует государственное агентство по кредитованию экспортной деятельности «Финнвера», которое оказывает финансовые меры поддержки экспортной деятельности. ПРИЛОЖЕНИЕ 50. Меры поддержки несут косвенный или компенсационный характер. [114]

Непосредственную ответственность за продвижение экспорта финских компаний несут Министерство занятости и экономики Финляндии и МИД Финляндии, который курирует вопросы международной экономической, торговой политики и публичной дипломатии, занимается лоббированием интересов финских предпринимателей зарубежом.

Кроме того, в Финляндии функционирует организация Business Finland в компетенции которой входит: поддержка экспорта, привлечение инвестиций, привлечение туристов из-за рубежа и привлечение инвестиций в научные исследования.

Таким образом, перед финскими властями стоит задача увеличить внешнеэкономическое присутствие финского бизнеса в различных регионах Евразии, и с этой целью финскими властями были разработаны специальные меры поддержки и созданы профильные организации поддержки экспорта.

Из этого вывода следует, что власть и предприниматели Финляндии имеют интерес сохранить добрососедские отношения с Россией, что позволит создать благоприятный политический фон для продвижения внешнеэкономических интересов Финляндии в регионах Евразии и осуществления транспортно-логистических операций через территорию России.

В настоящий момент в условиях перманентного европейско-российского геополитического конфликта поддержание добрососедских отношений между Россией и Финляндией, а также интенсификация сотрудничества стран в Евразии не представляется возможной.

Однако финский бизнес и финское Правительство несмотря на сложную геополитическую ситуацию продолжают проявлять интерес к рынку России и, помимо этого, рассчитывают на сотрудничество с Россией в сфере совместного продвижения интересов компаний во внутриевразийских регионах. Подобную надежду неоднократно выражал посол Финляндии в России Матти Анттонен. Так, по поводу российско-финских отношений посол заявил:

«Мы соседи. И это многое определяет и объясняет. Нам есть, где и куда развиваться, например, в транспортной сфере, в строительстве инфраструктуры, в туризме, в

сфере инвестиций. На самом деле трудно назвать сферу, где бы мы не сотрудничали, и все они перспективны».[115]

Однако настолько ли «безоблачны» российско-финские отношения? Отвечает ли интересам России увеличение присутствия финского бизнеса в регионах Евразии в условиях перманентного европейско-российского геополитического конфликта?

Противоречия между ЕС и Россией как фактор, снижающий потенциал сотрудничества России и Финляндии в Евразии

Так как Финляндия является активным сторонником евроинтеграции взаимоотношения России и ЕС оказывают существенное влияние на российско-финские отношения.

В связи с этим на финско-российских отношениях отражаются все российско-европейские противоречия, основными из которых являются

- Санкционная война между ЕС и Россией.
- Активная геополитическая экспансия ЕС на постсоветском пространстве и сложности осуществления интеграции двух интеграционных группировок: ЕС и ЕАЭС.

Без успешного урегулирования вышеперечисленных российско-европейских противоречий перспективы и потенциал российско-финского сотрудничества в сфере продвижения внешнеэкономических интересов финских предпринимателей в регионах Евразии незначителен.

Таким образом, конфронтационная антироссийская политика ЕС снижает возможности и потенциал финско-российского сотрудничества в сфере продвижения

внешнеэкономических интересов финских предпринимателей в регионах Евразии.

Санкционной режим ЕС и отношения России и Финляндии

История постсоветского сотрудничества России и Финляндии содержит много негативного опыта: падение объемов внешней торговли между странами в начале 90-х годов и на фоне кризиса 1998 года, возникновение российско-финских противоречий в связи с вступление Финляндии в ЕС, – однако европейско-российская санкционная война стала самым тяжелым испытанием для российско-финских отношений.

Так, антироссийские санкции ЕС оказали негативный эффект на российско-финское торгово-экономическое сотрудничество. ЕС ограничил российско-финское сотрудничество в технологической сфере, запретил реализацию на российском рынке некоторых категорий товаров высокотехнологической промышленности.

Тем не менее, ЕС не является единственным виновником ухудшения российско-финских торгово-экономических отношений как принято считать в левацко-либеральных политических кругах. Финляндия была одной из первых стран, которые выступили с антироссийской риторикой в начале санкционного кризиса. Финляндия могла продолжить поддерживать добрые отношения с Россией вопреки запретам ЕС, как это делали другие страны, например, Италия, однако Правительство Финляндии сделало свой выбор.

Таким образом, основная вина за ухудшение российско-финских торгово-экономических отношений в условиях санкционного кризиса лежит на Финляндии.

Из-за антироссийских санкций российские компании, торгующие с европейцами, стали нести существенные убытки, оказавшись, фактически, на бесправном положении. Например, под предлогом антироссийских санкций австрийская компания LMF через спутник отключила проданные Газпрому компрессоры.[116]

Так, санкционная война между ЕС и Россией позволила европейским (финским) предпринимателями в любой момент под предлогом санкций

- сворачивать или в одностороннем порядке менять условия партнерства с российскими предпринимателями, если партнерство с российскими предпринимателями перестало приносить выгоды или оказалось убыточным,
- разрывать сделки с российскими компаниями под предлогом соблюдения антироссийских санкций, в случае если условия сделки становятся невыгодными европейцам,
- оказывать давление на российских предпринимателей с целью получения торговых преимуществ, что может вызвать убытки у российских компаний.

Влияние контрсанкций России на финский импорт

Дискриминация российских компаний со стороны ЕС не осталась незамеченной властями России. Россия ввела контрсанкции в отношении европейских компаний. Так, финские компании уже не шестой год подряд несут издержки из-за антироссийских санкций. За этот период доля рынка России в финском экспорте продуктов питания резко сократилась с 30% в 2013 году до 7% в 2018 году.[117]

Помимо снижения товарооброта наблюдалось снижение инвестиционного сотрудничества между Россией и Финляндией. [118]

Тем не менее, макроэкономический эффект от контрсанкций для экономики Финляндии оказался незначительным. Так, например, Министерство финансов Финляндии оценило **прямые потери для финской экономики от российских контрсанкций примерно в <u>0,1%</u> ВВП Финляндии.**[119]

Потери финского сельского хозяйства из-за российских контрсанкций в 2015 году составили 400 млн. евро, из которых 200 млн. евро пришлось на молочную промышленность. Компенсации ЕС не покрыли всей стоимости убытка, понесенного финскими фермерами от российских контрсанкций, и составили всего 9 млн. евро. [120]

Тем не менее, российские контрсанкции оказались неэффективными.

По заявлению финского министра торговли Л.Тойвакка **действие российских контрсанкций распространяется лишь потребительские товары, доля которых составляет 0.5% всего российского импорта из Финляндии:**

«Российские контрсанкции охватывают лишь малую часть продукции, которая поступает из Финляндии в Россию. Это примерно 5% от финского экспорта в Россию и 0,5% от всего финского экспорта».[121]

При этом европейские и финские компаний, которые не осуществляли импорт потребительский товаров, продолжили свою коммерческую деятельность на российском рынке, а это означает, что **действие**

контрсанкций не затронуло большую часть финского импорта.

Стоит также отметить, пищевая промышленность Финляндии не понесла существенные убытки от контрсанкций. По заявлению министра торговли Финляндии Л.Тойвакка Финляндия нарастила импорт потребительских товаров в Германию, Швецию и США после начала действия российских контрсанкций. Кроме того, специфика потребительских товаров позволяет компаниям, осуществляющим импорт этой продукции, вновь быть конкурентоспособными после возвращения на рынок.

Более того, финские и европейские предприниматели смогли адаптироваться к работе в условиях контрсанкций и даже нарастить экспорт в Россию. Так, по данным Финско-российской торговой палаты, основные проблемы у финского бизнеса вызвал нестабильный курс рубля, а не российские контрсанкции.[122] Также контрсанкции не затронули финские компании, деятельность которых осуществляется на территории России, однако прибыль репатриируется в Финляндию через офшорные зоны.

Таким образом, российские контрсанкции в отношении финских компаний

- не затронули интересы большей части импортеров, осуществлявших деятельность в России
- не привели к прекращению деятельности финских компаний на российском рынке,
- не ухудшили конкурентные возможности финских компаний на российском рынке,
- не привели к существенному сокращению объемов выручки у большинства финских компаний.

Более того, неэффективность российских контрсанкций в отношении импорта и действие антироссийских санкций, дискриминирующих российский бизнес, позволили европейским компаниям

- уменьшить инвестиции в основной капитал подразделений в России,
- прекратить участие в программах технологического сотрудничества с российскими контрагентами
- снять с себя обязательства и ответственность в сфере технологического
- продолжить осуществлять деятельность на российском рынке и получать прибыль практически в том же объеме, что до ввода контрсанкций, **не вступая в технологическое сотрудничество с российским компаниям и Россией.**

Таким образом, европейские и финские компании использовали европейско-российскую санкционную войну как удобный предлог для прекращения научно-технологического и инвестиционного сотрудничества с Россией.

Однако почему российские контрсанкции оказались столь неэффективными?

По всей видимости, неэффективность контрсанкций обусловлена их показным характером. Контрсанкции изначально не были введены с целью создания существенных затруднений для европейских компаний по осуществлению деятельности на российском рынке. Вероятно, контрсанкции были введены во внутриполитических и пропагандистских целях: исчезновение европейских (финских) потребительских товаров с прилавков российских магазинов должно было

внушить российским гражданам, антиевропейским политикам, консерваторам, политикам-ястребам, патриотам, что российские контрсанкции эффективны и проевропейские экономические и политические элиты России поддерживают Президента РФ в санкционной войне с ЕС.

Как представляется автору, Россия может улучшить контроль над соблюдением существующих санкционных мер или ужесточить контрсанкции с целью побудить ЕС отказаться от санкционной риторики и возобновить технологическое сотрудничество с Россией или в ответ на ужесточение санкционного режима со стороны ЕС.

Жесткие контрсанкции могут

- препятствовать продвижению интересов и увеличению присутствия европейских компаний на рынках Евразии,
- прекратить доступ европейцев к российским научно-исследовательским центрам,
- увеличить стоимость сырья и ресурсов,
- ввести транзитные пошлины на европейские товары или увеличить сроки их перевозки через Россию.

Кроме того, благодаря благоприятному географическому положению Россия имеет возможность полностью прекратить любое транспортное сообщение между регионами Евразии и ЕС, осуществляемое через территорию России и СМП, до полной отмены антироссийских санкций.

При этом прекращение транспортного сообщения между Европой и Азией через территорию России всецело бы отвечало национальным интересам России, так как это позволило бы российским компаниям нарастить присутствие на азиатских рынках.

Контрсанкции могут быть введены в отношении наиболее чувствительных и высокодоходных отраслей европейского импорта. В этом случае европейские предприниматели могут навсегда потерять российский рынок, так как специфика ведения бизнеса в ряде отраслей, например, в металлургии или морской промышленности, предполагает установление долгосрочных партнерских контактов.

Таким образом,

- России не будет продвигать интересы финских предпринимателей на рынках Евразии в случае ужесточения антироссийских санкций
- Конфронтационная антироссийская политика ЕС снижает возможности и потенциал финско-российского сотрудничества в сфере продвижения внешнеэкономических интересов финских предпринимателей в регионах Евразии.
- Финские компании используют европейско-российскую санкционную войну как удобный предлог для прекращения научно-технологического и инвестиционного сотрудничества с Россией.
- **Контрсанкций не затронули** интересы большей части импортеров, осуществлявших деятельность в России, не ухудшили конкурентные возможности финских компаний на российском рынке и не привели к существенному сокращению объемов выручки у большинства финских компаний.
- Контрсанкции обладают мощным потенциалом ужесточения.

Сложности интеграции интеграций ЕС-ЕАЭС как фактор, снижающий потенциал сотрудничества России и Финляндии в Евразии

После распада биполярной системы международный отношений на постсоветском пространстве возник целый ряд интеграционных группировок, наиболее крупными из которых являются ЕС и ЕАЭС.

На протяжении постсоветского периода ЕС и ЕАЭС динамично развивались, и к 2020 году на территории каждой из интеграционных группировок сложился особый экономический и правовой уклад. Дальнейшая интенсификация трансевразийских связей потребовала от стран-членов интеграционных группировок поиска путей кооперации и интеграции двух интеграционных группировок: ЕС и ЕАЭС.

На постсоветском пространстве не раз возникали неразрешимые противоречия по поводу отношений (членства) тех или иных стран, например, Украины, с региональными интеграционными группировками: ЕС и ЕАЭС, – что приводило к конфликтам на постсоветском пространстве.

Радикальные различия в экономическом и правовом укладе интеграционных группировок ЕС и ЕАЭС не дают оснований считать, что возможна интеграция интеграционных группировок ЕС и ЕАЭС. Эксперты отметили следующие вопросы решение который должно быть найдено при интеграции ЕС и ЕАЭС:[123]

- *торговля товарами (отмена импортных пошлин с исчерпывающим перечнем исключений из общего правила);*
- *устранение/оптимизация нетарифных барьеров;*
- *регулирование трансграничной электронной торговли;*
- *торговля услугами;*
- *вопросы функционирования рынка труда;*

• *либерализация доступа к финансовым рынкам;*
• *свобода перемещения капитала;*
• *техническое регулирование;*
• *регулирование защиты прав интеллектуальной собственности;*
• *развитие международной транспортной инфраструктуры (автомобильные и железнодорожные коридоры);*
• *создание единого рынка электроэнергии ЕС — ЕАЭС;*
• *экологическая повестка дня (в отношении различных трансграничных проблем*
и стандартов);
• *регулирование ограниченного обоюдного доступа к государственным закупкам;*
• *правила конкуренции;*
• *механизмы разрешения споров.*
<…>
• *обоюдное признание дипломов и профессиональных сертификатов;*
• *безвизовый режим, включая комплекс соглашений о реадмиссии;*
• *особый статус Калининградской области (инвестиционный или торгово-инвестиционный);*
• *режим сотрудничества приграничных регионов;*
• *массовый обмен в области образования (программа Erasmus Mundus и т. п.);*
• *применение Третьего энергетического пакета ЕС к проектам российского газового экспорта.* ПРИЛОЖЕНИЕ 51

Решение каждого из вопросов требует проведения сложных и длительных переговоров, так как решение каждого из перечисленных вопросов затрагивает национальные интересы стран евразийского пространства. По каждому их перечисленных вопросов у ЕС, ЕАЭС имеются неразрешимые противоречия, которые отражают различия в

подходах и моделях политического и экономического развития интеграционных группировок ЕС и ЕАЭС.

Среди перечисленных вопросов решение двух ключевых вопросов, касающихся совместимости торговых систем ЕС и ЕАЭС и технических нормативов и стандартов продукции ЕС и ЕАЭС, определяет характер текущих взаимоотношений между ЕС и ЕАЭС. Различие требований ЕС и ЕАЭС к санитарным и фитосанитарным нормативам производства сельскохозяйственной продукции отражают существующие глубинные противоречия между ЕС и ЕАЭС, вследствие которых создание общей зоны торговли на пространстве Евразии невозможно.

В ЕС и ЕАЭС радикально по-разному видят модель и перспективы общественного развития пространства интеграционных группировок, а национальные интересы стран ЕС и ЕАЭС являются разнонаправленными: европейские страны желают захватить евразийские рынки, а евразийские рынки желают защитить интересы национальных производителей и расширить присутствие на европейском рынке.

Таким образом, в связи с тем, что интеграция интеграционных группировок ЕС и ЕАЭС невозможна,

- Членство Финляндии в ЕС и общем европейском рынке снижает возможности страны по сотрудничеству с Россией в сферах увеличения присутствия на евразийских рынках и научно-технологической кооперации.
- интенсификация контактов России со странами Европы, в т.ч Финляндией, возможно только в рамках двусторонних отношений.

- Членство Финляндии в ЕС накладывает ограничения на российско-финское сотрудничество в Евразии, так как взаимоотношения стран-членов ЕС и ЕАЭС отражают все проблемы взаимодействия ЕС и ЕАЭС в регионах Евразии.

Негативный опыт российско-финского сотрудничества как фактор, снижающий потенциал сотрудничества России и Финляндии в Евразии

В этой части работы произведена оценка перспектив предпринимателей Финляндии по кооперации и увеличению присутствия на рынках стран, не входящих в зону свободной торговли Европейского союза.

Партнерские отношения России и Финляндии за всю свою постсоветскую историю не раз оказывались подвергнутыми тяжелым испытаниям. Тем не менее, политические противоречия и экономические кризисы не приводили к значительному сокращению присутствия финских компаний на российском рынке. Более того, на протяжении всей современной истории Финляндия входила в число важнейших внешнеторговых партнеров России.

Вместе с тем, в российско-финских торгово-экономических отношениях прослеживается негативная тенденция: партнерство между странам исторически было неравным. Так, во внешней торговле с Финляндией основными экспортными позициями России и СССР было сырье, в то время как финский импорт в Россию состоял из различных готовых товаров и изделий. В настоящий момент среди финских компаний в России преобладает доля компаний торгового, а не научно-технологического профиля.

Кроме того, финский бизнес имеет слабые инвестиционные намерения в России. Так, в 2018 году из 900 компаний финского происхождения, представленных практически во всех субъектах России, лишь 1/5 часть компаний имела активные инвестиционные намерения.

Стоит обратить внимание и на то, что доля финских компаний, задействованных в научно-исследовательской кооперации с Россией, чрезвычайно низка. Так, на Россию приходится около 2 % всех зарубежных работников финских технологических компаний (в т.ч офисного и обслуживающего персонала). Это свидетельствует о том, что присутствие финских компаний на российском рынке не обусловлено намерениями научно-технологической кооперации с российскими компаниями. Финские компании не желают сотрудничать с российскими фирмами в научно-технологическом плане, не желает инвестировать в основной капитал производств в России, размещать в России значительные производственные мощности и участвовать в совместных российско-финских проектах как производственной, так и научно-технологической направленности.

Таким образом, в настоящий момент **российско-финское сотрудничество неравноправно**, так как присутствие финских компаний на российском рынке не привело к притоку инвестиций или научно-технологической кооперации стран. В связи с неравноправным характером российско-финских экономических отношений перспективы сотрудничества России и Финляндии в регионах Евразии незначительны. Присутствие Финляндии на рынках Евразии не окажет позитивный в научно-технологическом и

инвестиционном плане эффект на регионы Евразии и Россию

Антипримеры российско-финского сотрудничества

История российско-финского партнерства насчитывает множество антипримеров неравноправного финско-российско сотрудничества, в результате которого у российских предпринимателей возникали значительные убытки. В этой части работы рассмотрены наиболее крупные антипримеры российско-финского сотрудничества и выявлены причины неудачной кооперации российских и финских компаний.

Сотрудничество России и Финляндии в сфере морского судостроения началось еще во времена Советского союза, и с тех пор хельсинская верфь остается главной финской верфью, выполняющей российские заказы. После распада СССР хельсинская верфь была приобретена компанией российского происхождения «Арктех Хельсинки Шипъярд». На базе верфи компания «Арктех Хельсинки Шипъярд» создала свое конструкторское бюро, позволявшее разрабатывать уникальные технические решения. Верфь обеспечивала рабочими местами около 600 человек и выпускала уникальные суда в т.ч суда ледового класса.

Однако деятельность верфи с российскими владельцами оказалась нарушена после начала европейско-российской санкционной войны: у верфи начались проблемы с финансированием, европейские банки перестали выдавать займы, перестали поступать заказы. Финские власти не оказали никакого содействия хельсинской верфи, системообразующему предприятию, во время санкционного кризиса.

Более того, финские власти тщательно следили за соблюдением российскими предпринимателями ограничений, которые наложили на деятельность компании антироссийские санкции ЕС. В условиях антироссийских санкций дальнейшая коммерческая деятельность российской компании «Арктех Хельсинки Шипъярд» оказалась невозможна.

В итоге, российская компания «Арктех Хельсинки Шипъярд», чьи инвестиции пошли на создание в Финляндии инновационного производства, была продана в офшор иностранным владельцам.[124] ПРИЛОЖЕНИЕ 52

Другим антипримером финско-российского сотрудничества является история отношений финской компании Gasum, представляющей интересы Финляндии, и Газпрома, представляющего интересы Газпрома. В 1994 г. «Газпром» приобрел 25% акционерного капитала в финском газовом монополисте — концерне Gasum. Эта сделка стала самой крупной российской прямой инвестицией в Финляндии.[125] ПРИЛОЖЕНИЕ 16

Между Газпромом и Gasum был заключен контракт на поставку газа до 2027 года. По условиям контракта «Газпром» построил газопровод в Финляндию. Согласно условиям контракта финское потребление газа должно было составить около 5 млрд.куб.м газа в год:

1994 млрд. м^3	**1995**	**1996**	**1997**	**1998**	**1999**	**2000-2005**	**2006-2007**	**2008-2010**	**2011**	**2012-2014**	**2015-2026**	**2027**
3,2	3,4	3,6	3,8	4,5	4,9	5,2	5,6	6,0	5,5	4,5	5,5	3,0

Однако фактическое потребление в Финляндии было в два раза меньше при постоянном торге по цене на газ с финской стороны. ПРИЛОЖЕНИЕ 17. Так, фактический отбор газа компанией Gasum составил:

2012 млрд м^3	**2013**	**2014**	**2015**	**2016**	**2017**
3,75	3,54	3,11	2,75	2,53	2,36

Итак, российская компания построила газопровод в Финляндию, осуществив крупнейшую ПИИ в финскую газовую компанию Gasum. Затем финская компания Gasum, представляющая интересы Финляндии, нарушила условия контракта с Газпромом и снизила объемы отбора газа из российской трубы и стала оказывать давление на российскую компанию с целью снижения цены на газ, что, в итоге, возымело действие. Снижение цены и объемов отборов газа из российской трубы сделало поставки газа в Финляндию нерентабельными, в связи с чем крупнейший инвестиционный проект России в Финляндии не смог выйти на самоокупаемость. В итоге, в 2016 году Газпром продал неприбыльный актив – долю в компании Gasum.[126]

На переговорах с Газпромом финская сторона обосновала нарушение условий газового контракта необходимостью снижения объемов потребления российского газа в связи выполнением обязательств перед Еврокомиссией по повышению доли возобновляемых источников энергии в энергобалансе страны. ПРИЛОЖЕНИЕ 17. Довод Финляндии о снижении объемов потребления российского газа стал неожиданностью для Газпрома, так как финские власти во время заключения газового контракта с Россией не

заявляли о планах сокращения спроса на газ и намерениях присоединиться к долгосрочным мерам ЕС по ограничению спроса на природный газ.

Так, государственная компания Газпром изменила бы стратегию поведения на финском рынке и отказалась от участия в финском газовом проекте, если бы Финляндия на переговорах по газовому контракту поставила в известность Россию о том, что

- в Финляндии есть внутриполитические факторы, способные повлиять на соблюдение условий газового контракта с Россией,
- финские власти создают в стране общество, нейтральное к эмиссии углерода,
- в предстоящее десятилетие Финляндия будет стремительными темпами снижать потребление газа при производстве электроэнергии и тепла.[127] (Доля газа в производстве тепла в 2016 году составляла 17,5%, а в 2017 – 10,0%),

Вместе с тем, стоит отметить, что Финляндия могла не выполнять обязательства перед ЕС по сокращению эмиссии углерода, как это делали другие страны, например, Германия, Италия или Великобритания. Перечисленные страны не понесли серьезного наказания за нарушение требований Еврокомиссии.

Значит, у Финляндии не было веских причин нарушать условия контракта с Россией, так как невыполнение обязательств перед Еврокомиссией по созданию экономики с нулевой эмиссией углерода не влекло для Финляндии тяжелых последствий.

Стоит отметить, что снижение объемов потребления российского газа происходило на фоне роста энергопотребления в Финляндии. Это означает, что спрос на рынке Финляндии рос, однако власти Финляндии под предлогом выполнения обязательств перед ЕС по сокращению эмиссии углерода умышленно нарушили условия контракта с российской компанией, вынудив Газпром снизить объемы прокачки и цену на газ, а в долгосрочном плане – покинуть финский рынок энергоносителей.

Так, снижение объемов потребления российского газа сделало нецелесообразным дальнейшее осуществление коммерческой деятельности Газпрома в стране. Из-за нарушения условий газового контракта постройка газопровода не окупилась, инвестиция Газпрома в финский газовый проект оказалась убыточной.

Стоит отметить, что после ухода Газпрома с финского рынка Финляндия нарастила усилия по созданию региональной газовой системы[128] и уже в 2018 году присоединилась к созданию трансрегионального газового проекта – газопровода Balticconnector, что означает, что финские власти не намерены полностью отказываться от использования не возобновляемых источников энергии, в частности газа.

Из этого следует, что создание экономики с нулевой эмиссией углерода не является приоритетной задачей для Финляндии, а значит сокращение потребления российского газа происходило по надуманной причине.

Таким образом, из-за политики Финляндии российская сторона потерпела значительные убытки: газовой проект Газпрома в Финляндии оказался убыточен, и Газпром оказался вынужден уйти с рынка Финляндии.

Таким образом,

- Сотрудничество с Финляндией имеет неравноправный характер и подвержено политическим рискам вследствие проевропейской ориентации Финляндии,
- Финляндия не заинтересована в долгосрочном российско-финском коммерческом и инвестиционном партнерстве,
- Финские компании являются ненадежными бизнес-партнерами из-за членства Финляндии в ЕС, о чем свидетельствует негативный опыт кооперации финских и российских компаний.
- Из-за непредсказуемой политики ЕС и активной проевропейской позиции финских властей осуществление долгосрочных ПИИ в Финляндию рискованно и экономически невыгодно,
- Участие в финских проектах с долгосрочной окупаемостью рискованно из-за непредсказуемой политики ЕС и активной проевропейской позиции,
- Финская власть не считается с интересами иностранного бизнеса и в отношениях с иностранным бизнесом следует принципу «Ничего личного, только ЕС», а не принципу «Ничего личного, только бизнес».

Таким образом, вследствие активной проевропейской ориентации Финляндии, неравноправного характера российско-финского сотрудничества, негативного опыта

кооперации финских и российских компаний, российско-финское сотрудничество по продвижению интересов финских компаний на рынках Евразии имеет слабые перспективы, в связи с чем перспективы увеличения присутствия финских предпринимателей на рынках регионов Евразии неблагоприятны.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Добавить про выводы работы

дооформить

В исследовании отмечено, что Правительство Финляндии проводит в отношении России политику «двухколейности», которая выражается в том, что финские партнерские контакты с Россией, осуществляемые в рамках национального внешнеполитического курса, должны быть адаптированы в соответствии с требованиями политического курса ЕС.

Помимо этого, в работе отмечено, что внешнеэкономическое партнерство России с Финляндией носит неравноправный характер: финская экономика защищена от избыточного присутствия иностранных компаний национальными протекционными мерами и законодательством Европейского союза.

Особое внимание в работе уделено тому, что Финляндия руководствуется политикой «двойных стандартов» в двусторонних отношениях с Россией. Эта политика нашла выражение в антироссийских санкциях и запрете на продажу российским компаниям определенных видов товаров. В связи с чем, сделан вывод, внешнеполитический курс Финляндии в отношении России перестал строиться на основе принципов добрососедства и равноправного партнерства.

В работе сделан вывод, что перспективы финской внешнеэкономической деятельности на пространстве Большой Евразии зависят от политики Европейского Союза, проводимой в отношении России, и в случае сохранения финским Правительством неблагоприятного

внешнеполитического курса в отношении России, перспективы Финляндии на пространстве Большой Евразии неблагоприятные.

ПРИЛОЖЕНИЯ

1.[129]Свод товарной номенклатуры и таможенных пошлин представлен в приложении к Постановлению Совета (ЕЭС) от 23 июля 1987 года № 2658/87 «О тарифе, статистической номенклатуре и общем таможенном тарифе». Актуальный свод товарной номенклатуры опубликован в Официальном журнале ЕС и представлен на сайте Европейской Комиссии eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=OJ:C:2015:076:FULL&from=EN
Единый таможенный тариф классифицирует товары с учетом мер торговой политики и тарифов, применяемых на территории ЕС (временное освобождение от пошлин, антидемпинговые пошлины и т.д.). Структура таможенного тарифа основана на 8-значном коде Комбинированной товарной номенклатуры и двух добавочных знаках (субпозиции TARIC).

2. [130]Все ставки таможенных пошлин также представлены на сайте Европейской комиссии, оснащенном системой автоматизированного поиска групп товаров и тарифов в зависимости от страны ввоза.
ec.europa.eu/taxation_customs/dds2/taric/ taric_consultation.jsp?Lang=en
Дополнительную информацию по вопросам таможенных формальностей можно получить на сайте Таможни Финляндии, в том числе на русском и английском языках.
tulli.fi/ru/fiziceskim-licam

3.[131] Так, Закон об экспорте продукции оборонной промышленности 282/2012 регулирует осуществление экспорта, перевозки, транзита и посредничества в отношении продукции оборонной промышленности и устанавливает методы контроля в указанных сферах. В соответствии с Законом 282/2012 для осуществления экспорта, перевозки, транзита и посредничества в отношении продукции оборонной промышленности необходимо получить разрешение (лицензию) у Правительства Финляндии.

Заявление на получение такого разрешения подается в письменной форме в Министерство обороны.

4.[132] Закон о мониторинге за приобретением иностранцами компаний в Финляндии (172/2012, далее – Закон) регулирует осуществляемый Правительством Финляндии мониторинг и ограничение сделок по приобретению финских компаний иностранными лицами с целью соблюдения национальных интересов Финляндии.
В Законе дается детальное определение «иностранного лица». Так, для целей приобретения бизнеса иностранным признается любое лицо, которое зарегистрировано в странах, не входящих в ЕС или в ЕАСТ, или юридическое лицо, в котором минимум 1/10 голосов в любом из органов управления (или фактического контроля) принадлежит юридическому лицу из стран, не входящих в ЕС или ЕАСТ.
Согласно Закону, иностранные физические и юридические лица могут свободно приобретать акции финских компаний. Такие действия не предусматривают получения разрешений или согласования со стороны соответствующих финских государственных органов, если речь не идет о «важных национальных интересах» или о «предприятии, которое подлежит мониторингу». Под «важным национальным интересом» понимаются обеспечение обороны государства и обеспечение общественного порядка и безопасности. Под «предприятием, которое подлежит мониторингу» понимается предприятие оборонной промышленности, а также предприятие или сообщество, деятельность которого является жизненно важной для общества. Запрос для получения одобрения сделки по приобретению иностранными компаниями финских оборонных компаний подлежит направлению в Министерство занятости и экономики Финляндии в обязательном порядке.
Дополнительно в Финляндии существуют требования к нерезидентам Европейской экономической зоны, работающим на территории страны - нерезиденты обязаны получать лицензию или нотификацию для начала деятельности в определенных регулируемых отраслях

экономики Финляндии. Финляндия имеет двусторонние соглашения о защите инвестиций с 82 странами мира.

5. Основные макроэкономические показатели Финляндии за 2016-2018 гг.

Показатель	**2016**	**2017**	**2018**
ВВП (в текущих ценах), млрд. евро	216,1	223,9	233,6
Прирост реального ВВП, %	2,8	2,7	2,3
Индекс промышленного производства, %	1,2	3,9	3,7
Индекс потребительских цен, %	0,4	0,7	1,1
Уровень безработицы к экономически активному населению, %	8,8	8,6	7,4
Международные резервы, млрд. евро	9,9	8,6	9,0
Дефицит/профицит бюджета, % ВВП	-1,7	-0,8	-0,7
Курс национальной валюты к долл. США	1,1069	1,1297	1,1810
Государственный долг, млрд. евро	136,1	137,3	137,5
Государственный долг, % ВВП	63,0	61,3	58,9
Учетная ставка национального банка, %	0,0	0,0	0,0
Товарооборот, млрд. евро	106,9	122,2	130,4
Оборот услуг млрд. евро	51,2	54,1	58,0
Экспорт товаров, млрд. евро	51,9	59,7	63,9
Импорт товаров, млрд. евро	55,0	62,5	66,5
Экспорт торговых услуг, млрд. евро	24,3	26,5	27,8
Импорт торговых услуг, млрд. евро	26,9	27,6	30,2
Кредитный рейтинг (по данным агентства Standard & Poors)	Aa1	Aa1	Aa1

Источники: Статистический центр Финляндии, Таможенное управление Финляндии, Банк Финляндии, апрель 2019 г.

6. Стоит отметить, что в докризисном 2008 году удельный вес машин и оборудования в финском экспорте составлял 43,7%. Основу машиностроительного экспорта сформировала продукция товарных групп «Машины для отдельных отраслей

промышленности» (7,0%) и «Дорожные транспортные средства» (6,2%). На такие подгруппы машин и оборудования, экспортируемых Финляндией, как электрические машины и оборудование для базовых отраслей промышленности пришлось 3,6% и 4,4% соответственно. Удельный вес телекоммуникационного оборудования в 2018 году был незначителен и составил всего 1,4%, сократившись по сравнению с уровнем 2008 года более чем в 10 раз.

Вся технологическая продукция, производимая в стране либо импортируемая, должна соответствовать требованиям технических регламентов, принятых в Евросоюзе.

7.[133] Объем портфеля заказов машиностроительных предприятий на конец 2018 года сократился незначительно – на 1,8% - по сравнению с 2017 годом и составил 6,6 млрд. евро. При этом основная доля заказов приходилась на внешние рынки (более 80%).

Однако рост экспорта был зафиксирован не во всех отраслях машиностроения, в частности, экспорт двигателей и автомобильных комплектующих снизился более чем на 3% (Рисунок).

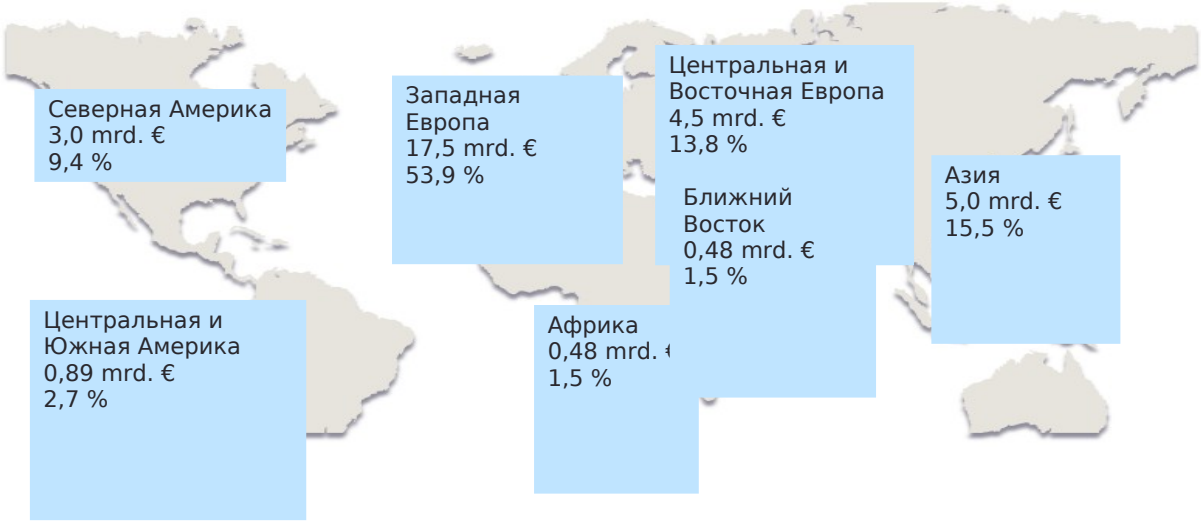
Машиностроительная продукция играет существенную роль в товарообороте между Россией и Финляндией. В 2018 году объем экспорта финской машиностроительной продукции в Россию вырос на 9,3% по сравнению с 2017 годом и составил 1,2 млрд. евро (8,2 % от общего экспорта машиностроительной продукции). При этом наша страна занимает третью строчку среди основных зарубежных покупателей данной продукции после Германии и Швеции. В то же время значительно сократился финский экспорт машиностроительной продукции в Эстонию - на 35,4% (-186,9 млн. евро) и в Ирландию - на 79,6% (-135,9 млн. евро).

Рисунок

Динамика прироста экспорта товаров машиностроения Финляндии в 2005-2018 гг.

Рисунок. Источник: Ассоциация технологической промышленности Финляндии

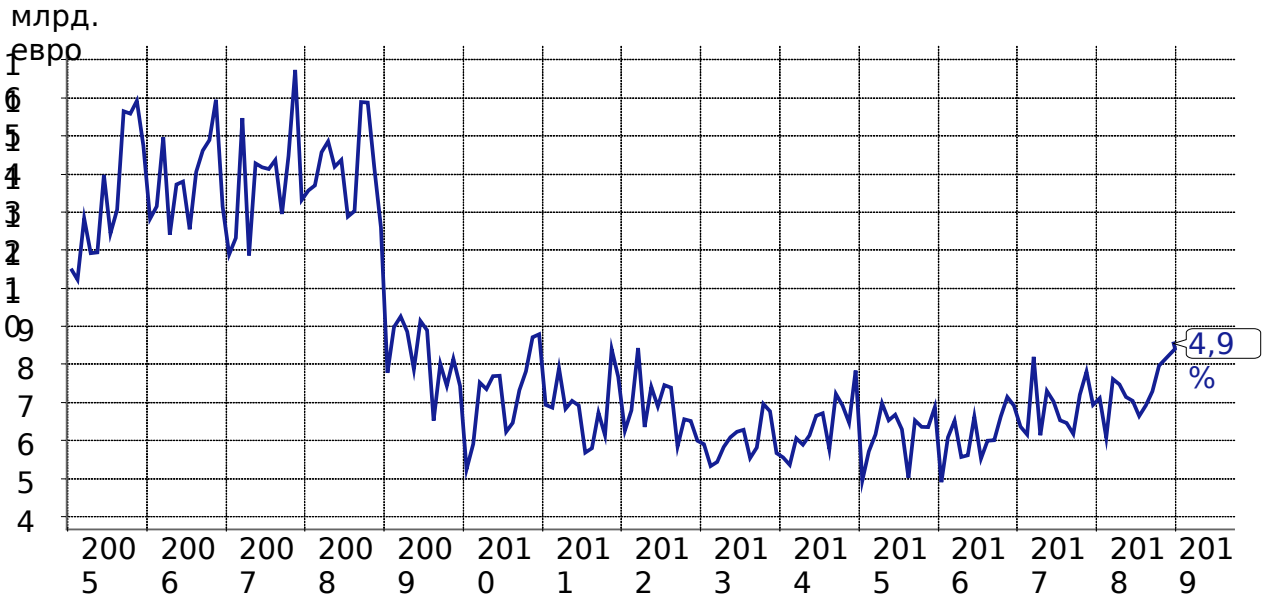
Направления технологического экспорта Финляндии



Источник: Ассоциация технологической промышленности, апрель 2019

8. Электронная и электротехническая промышленность Финляндии включает в себя производство телекоммуникационного и электрического оборудования, а также медицинской техники и является одним из высокотехнологичных секторов экономики страны.

Динамика экспорта электронной и электротехнической продукции в 2005-2018 гг.



Источник: Ассоциация технологической промышленности, апрель 2019

9. Поставки электроники и электротехники из Финляндии сократились в страны Центральной и Восточной Европы на 12% (-170 млн. евро), значительное снижение экспорта было отмечено в Россию на 19% (-106,3 млн. евро) и Турцию на 49,6% (-70,3 млн. евро). В то же время Финляндия смогла увеличить поставки в страны Западной Европы на 7,9% (+217,5 млн. евро), в т.ч. в Италию на 22,9% (+39,5 млн. евро), Данию на 15,4% (+30,7 млн. евро) и в Германию на 4,7%, (+30,4 млн. евро), а также в страны Азии и Океании на 10,4% (+200,1 млн. евро), в т.ч. в Австралию на 56,4% (+46,5 млн. евро) и в Индонезию на 29,0% (+41,8 млн. евро) (Рисунок).

Согласно прогнозу Финского исследовательского института в области экономики ETLA, рост экспорта электронного и электротехнического оборудования в 2019-2020 годах несколько замедлится до 2,1% в 2019 году и 3,6% в 2020 году. По мнению экспертов ETLA, в текущем году наибольший рост экспорта ожидается в сфере электротехнического оборудования (+4%).

Рисунок

Динамика экспорта электронного и электротехнического оборудования по континентам в 2005-2018 гг.

10. Структура отраслевого экспорта в физическом выражении и в разрезе основных видов продукции представлена ниже.

Структура экспорта лесопромышленной продукции (2012-2018)

Вид продукции	**2012**	**2013**	**2014**	**2015**	**2016**	**2017**	**2018**	**2018 2017 %**
Пиломатериалы (тыс.куб.м.)	6 500	7 200	7 416	7 900	8 650	9 352	8 750	-7,1
Фанера (тыс. куб. м)	976	989	1 028	1 000	950	1 038	1 100	- 2
Бумага (тонн)	7 440	6 900	6 693	6 850	6 320	6 224	6 350	+ 1,1
Картон (тонн)	2 555	2 767	2 800	3 024	3 258	3 552	3 680	+ 5,4
Целлюлоза (тонн)	2 480	2 840	2 896	2 900	3 150	3 624	3 710	+ 12,4

Таблица 4. Источник: Ассоциация лесной промышленности, 2018 г.

Поставки из России относительно финского импорта из других стран сократились на 14% и составили 71% от общего числа. В свою очередь в физическом выражении они увеличились на 13% и достигли 8,24 млн. куб. м. Стоит отметить рост стоимостных объемов российского экспорта древесины и целлюлозно-бумажных изделий (группы 44-49) на 18,7% (+90,5 млн. долл. США) до уровня 574,7 млн. долл. США, вызванный увеличением поставок необработанных лесоматериалов на 20,2% (+42,8 млн. долл. США) до уровня 254,8 млн. долл. США. Экспорт пиломатериалов увеличился на 23,2% (+19,9 млн. долл. США), поставки фанеры клееной – на 0,7% (+0,4 млн. долл. США).

11.[134] По данным Таможенного управления Финляндии, объем экспорта металлургической отрасли Финляндии в 2018 г. упал на 25 % по сравнению с предыдущим годом и составил в стоимостном выражении около 1,823 млрд. евро (2,277 млрд. евро в 2017 г.). При этом экспорт стальной продукции вырос на 54 % и составил 1,435 млрд. евро (931 млн. евро в 2017 г.).

По данным Всемирной ассоциации производителей стали Worldsteel, Финляндия в 2017 году заняла 32-е место в мире по объемам выплавки стали (4,1 млн. тонн).

12. До 2014 года финские компании поставляли целый ряд компонентов и комплектующих для российских верфей, расширялось сотрудничество в области совместного проектирования морской техники. Финляндия выступала в качестве основного партнера России по освоению Арктики. Из-за мер санкционного давления, наложенных США и другими странами Запада, верфь «Арктех Хельсинки Шипъярд» столкнулась с проблемами финансирования проектов и кредитования в европейских банках; верфь перестала получать заказы из-за опасений потенциальных заказчиков. В настоящий момент судоверьфь «Арктех Хельсинки Шипъярд» продана российской АО ОСК кипрской компании российского происхождения.[135]

Перечень проектов, реализованных верфью «Арктех Хельсинки Шипъярд» по заказам российских компаний

1. Судно снабжения «Витус Беринг» (2012 г.)
2. Судно снабжения «Алексей Чириков» (2013 г.)
3. Ледокол «Балтика» (2014 г.)
4. Ледокол «Мурманск» (2015 г.)
5. Судно снабжения «Геннадий Невельской» (2017 г.)
6. Судно снабжения «Степан Макаров» (2017 г.)
7. Судно снабжения «Федор Ушаков» (2017 г.)
8. Судно снабжения «Евгений Примаков» (2018 г.)
9. Газоконденсатный танкер «Юрий Кучиев» (2019 г. - план)

Ледокольный транспортный флот

ОАО «ГМК «Норильский никель»

1. Танкер «Енисей» (сентябрь 2011 г.)
2. Арктический контейнеровоз «Норильский Никель» (2006 г.)
3. Арктический контейнеровоз «Мончегорск» (август 2008 г.)
4. Арктический контейнеровоз «Заполярный» (ноябрь 2008 г.)
5. Арктический контейнеровоз «Талнах» (декабрь 2008 г.)
6. Арктический контейнеровоз «Надежда» (февраль 2009 г.)

Арктические челночные танкеры для Печорского моря

Танкеры для СМЛОП «Варандей»

1. Танкер «Василий Динков» (январь 2008 г.)
2. Танкер «Капитан Готский» (май 2008 г.)
3. Танкер «Тимофей Гуженко» (февраль 2009 г.)
4. Танкеры для платформы «Приразломная»:
5. Танкер «Михаил Ульянов» (февраль 2010 г.)
6. Танкер «Кирилл Лавров» (сентябрь 2010 г.)

Арктические танкеры для Обской губы

Танкеры для м. Каменный:

1. Танкер «Штурман Альбанов» (август 2016 г.)
2. Танкер «Штурман Малыгин» (октябрь 2016 г.)
3. Танкер «Штурман Овцын» (декабрь 2016 г.)
4. Танкер «Штурман Скуратов» (февраль 2017 г.)
5. Танкер «Штурман Щербинин» (апрель 2017 г.)
6. Танкер «Штурман Кошелев» (июнь 2017 г.)
7. Танкер SHI Hull 2245 (октябрь 2019 г.)

Танкеры для п.Сабетта:

1. Танкер «Борис Соколов» (сентябрь 2018 г.)
2. Танкер «Юрий Кучиев» (март 2019 г.)

Арктические суда для перевозки крупногабаритных модулей

1. Audax (январь 2016 г.)
2. Pugnax (апрель 2016 г.)

Строительство флота СПГ-газовозов серии Ямал-макс

1. Газовоз «Кристоф де Маржери» (март 2017 г.)
2. Газовоз «Борис Вилькицкий» (ноябрь 2017 г.)
3. Газовоз «Федор Литке» (ноябрь 2017 г.)
4. Газовоз «Эдуард Толль» (декабрь 2017 г.)
5. Газовоз «Владимир Русанов» (январь 2018 г.)
6. Газовоз «Рудольф Самойлович» (август 2018 г.)
7. Газовоз «Владимир Визе» (сентябрь 2018 г.)
8. Газовоз «Георгий Брусилов» (октябрь 2018 г.)
9. Газовоз «Борис Давыдов» (ноябрь 2018 г.)
10. Газовоз «Николай Зубов» (декабрь 2018 г.)
11. Газовоз «Николай Евгенов» (июль 2019 г.)
12. Газовоз «Владимир Воронин» (август 2019 г.)
13. Газовоз DSME Hull 2432 (сентябрь 2019 г.)
14. Газовоз «Георгий Ушаков» (октябрь 2019 г.)
15. Газовоз «Яков Гаккель» (ноябрь 2019 г.)

Ледокольное судно снабжения Aker ARC 130A для терминала

«Ворота Арктики» в Обской губе

1. Ледокольное судно «Александр Санников» (2018 г.)
2. Ледокольное судно «Андрей Вилькицкий» (2018 г.)

Портовый ледокол Aker ARC 124 для п.Сабетта

1. Портовый ледокол «Обь» (2019 г.)

13. Химическая промышленность наряду с технологическими и лесной отраслями промышленности является одним из главных экспортно-ориентированных секторов финской экономики. Наиболее важными статьями экспорта финской химической отрасли являются готовые продукты нефтехимии – 21 %, химикаты – 20 %, фармацевтическая продукция – 8 %, изделия из пластмассы и резинотехническая продукция – 38 %. Крупнейшими компаниями-экспортерами являются: «Несте», «Кемира», «Яра Суоми», «Тиккурила», «Бореалис», «Текнос», «Орион».
Одновременно с этим Финляндия импортирует значительное количество товаров данной категории и сырья. В 2018 году основными статьями импорта Финляндии из России являлись органические и неорганические химические соединения, удобрения, автомобильные шины, синтетическая резина, резиновые смеси, медицинские препараты, взрывчатые вещества. Наиболее крупными импортерами химической продукции в Финляндии являются компании «Несте», «Кемира», «Яра Суоми», «Динеа», «Киилто».

14. Будут приняты меры по уменьшению использования энергии, получаемой из сырой нефти. В 2020-е годы использование вырабатываемых из нефти бензина, дизельного и авиационного топлива, мазута и керосина для отечественных потребностей должно уменьшиться в два раза по сравнению с общим потреблением в 2005 году.
Планируется повысить энергоэффективность транспортной системы путем стимулирования населения и юридических лиц на обновление транспортного парка таким образом, чтобы в Финляндии к 2030 году было по меньшей мере 250 тыс. электромобилей и 50 тыс. автомобилей, работающих на газе.[136]

15.[137] Снижение физических объемов импорта природного газа происходит несмотря на рост общего энергопотребления в Финляндской республике и увеличения темпов развития экономики страны.

Факторами, отрицательно влияющими на потребление природного газа в стране в последние годы, являются:

- стимулирование возобновляемых источников энергии;
- наличие дешевой электроэнергии на рынке стран Северной Европы;
- низкая стоимость разрешений на выбросы CO2;
- изменение налоговых ставок на энергоресурсы в Финляндии.

Кроме того, в Европейском Союзе был принят ряд мер, которые уже начали оказывать существенное влияние на конъектуру рынка газа Европы:

- III Энергопакет,
- план «Нулевой эмиссии углерода к 2050 году»,
- план «Сокращения эмиссии углерода к 2030 году»,
- программа ЕС «20-20-20»,
- обязательства стран ЕС перед Еврокомиссией по повышению доли возобновляемых источников энергии,
- также развиваются экотехнологии и технологии повышения энергоэффективности, атомная энергетика.

План «Нулевой эмиссии углерода к 2050 году» рассматривает возможность перехода к 2050 году к экономике, основанной исключительно на возобновляемых источниках энергии (далее - ВИЭ). Таким образом, основная цель Финляндии – создание общества, нейтрального к эмиссии углерода.

Доля природного газа в производстве электроэнергии в Финляндии в 2018 году составила 4,0%, что на 0,2 процентных пункта выше показателей 2017 года, а доля в производстве тепла для центрального отопления и когенерации электроэнергии составила 13,0% (в 2017 году - 10,0%).

16. В настоящее время природный газ в Финляндию поставляется по контракту между «Газпром экспорт» и Gasum от 12 марта 1994 года, действующего до 2027 года.

Контракт предусматривает следующие объемы поставок:

Таблица 10 млрд. куб. м

1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000-200	2006-200	2008-201	2011	2012-201	2015-202	2027

						5	7	0		4	6	
3,2	3,4	3,6	3,8	4,5	4,9	5,2	5,6	6,0	5,5	4,5	5,5	3,0

Фактический отбор газа Gasum по контракту с «Газпром экспорт» составил:

Таблица11 млрд. куб. м

2012	2013	2014	2015	2016	2017
3,75	3,54	3,11	2,75	2,53	2,36

В 2009 году Gasum направил российской стороне требование о пересмотре цены по контракту, обосновывая его продолжением снижения конкурентоспособности природного газа в Финляндии относительно других видов топлива (торф, уголь, дерево). В результате переговоров сторонами контракта было согласовано снижение годовых контрактных количеств на 500 млн. куб. м в год, однако с учетом снижения годового контрактного количества Gasum не смог и в 2011 году выполнить обязательства по отбору минимальных годовых количеств. В результате была достигнута договоренность о дополнительном снижении годового объема по контракту в 2012–2014 гг. на 1 млрд. куб. м до 4,5 млрд. куб. м с переносом объемов на 2027 год.

В январе 2016 года российский нефтегазовый концерн «Газпром» продал свою долю в Gasum (25%) финскому государству в связи с требованием «Третьего энергетического пакета ЕС» о разделении продавцов энергоресурсов и владельцев передающих сетей.

17. Всего было экспортировано более 23 тыс. тонн лосося (15 тыс. тонн в 2017 г.). Без транзита норвежского лосося, объем финского экспорта рыбы сохранился на уровне 2017 года и составил 62 тыс. тонн. В денежном выражении он сократился на 9 млн. евро до 44 млн. евро.

Свежего целого лосося импортировали 47 тыс. тонн на сумму 287 млн. евро. После экспорта лосося из Финляндии в стране осталось около 24 тыс. тонн, что на 3 тыс. тонн меньше, чем в 2017 году.

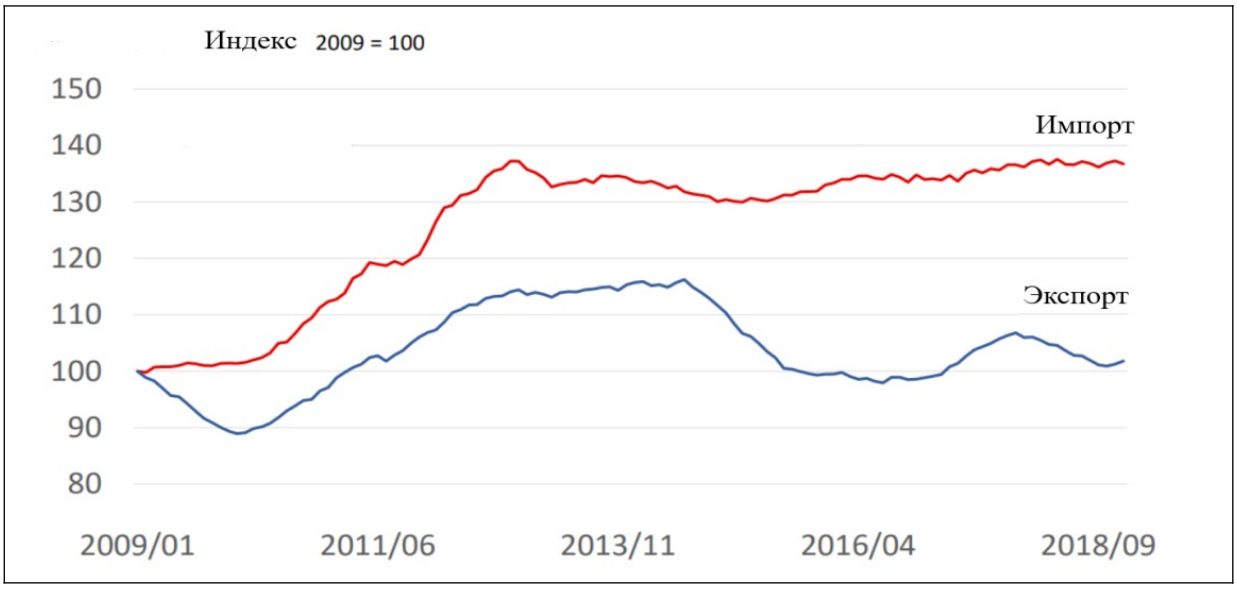
Увеличение стоимости экспорта рыбы объясняется главным образом тем, что экспорт свежего цельного лосося, импортированного из Норвегии для поставок в другие европейские страны, увеличился с 95 млн. евро до 137 млн.

евро. Из всего финского экспорта свежего цельного лосося 44 % было поставлено во Францию и Великобританию. Основными экспортными продуктами Финляндии были свежий лосось и радужная форель, а также свежая и замороженная сельдь и килька, рыбная икра и продукты из икры.

18. В течение последних десяти лет, после кризиса 2009 года, экспорт и импорт пищевой промышленности росли почти одинаковыми темпами. Экспорт продуктов питания и напитков в Финляндии был ниже, чем импорт, и прежде, но после введения российских ограничений на импорт продуктов питания, в качестве ответных мер в отношении Евросоюза и ряда стран в августе 2014 года, разрыв между экспортом и импортом значительно увеличился – см. рисунок 41.

Рисунок 41

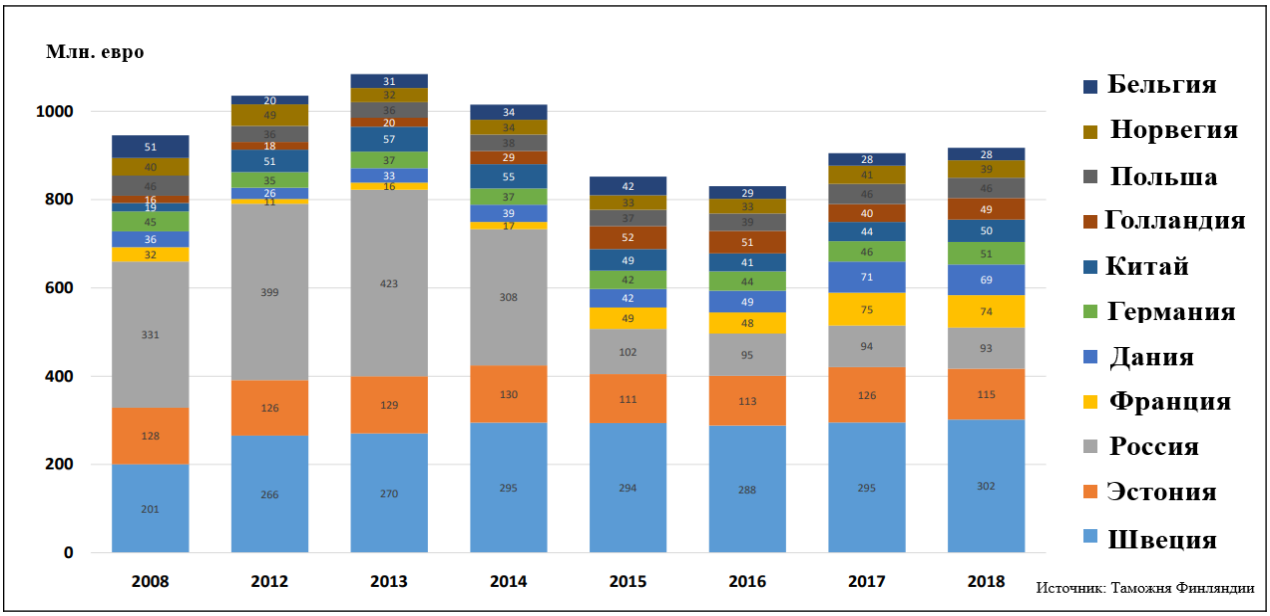
Экспорт и импорт Финляндии продуктов питания и напитков,
2009-2018 гг.



Источники: Ассоциация пищевой промышленности Финляндии (ETL), Статистический центр Финляндии, 2019 г.

Таблица 21

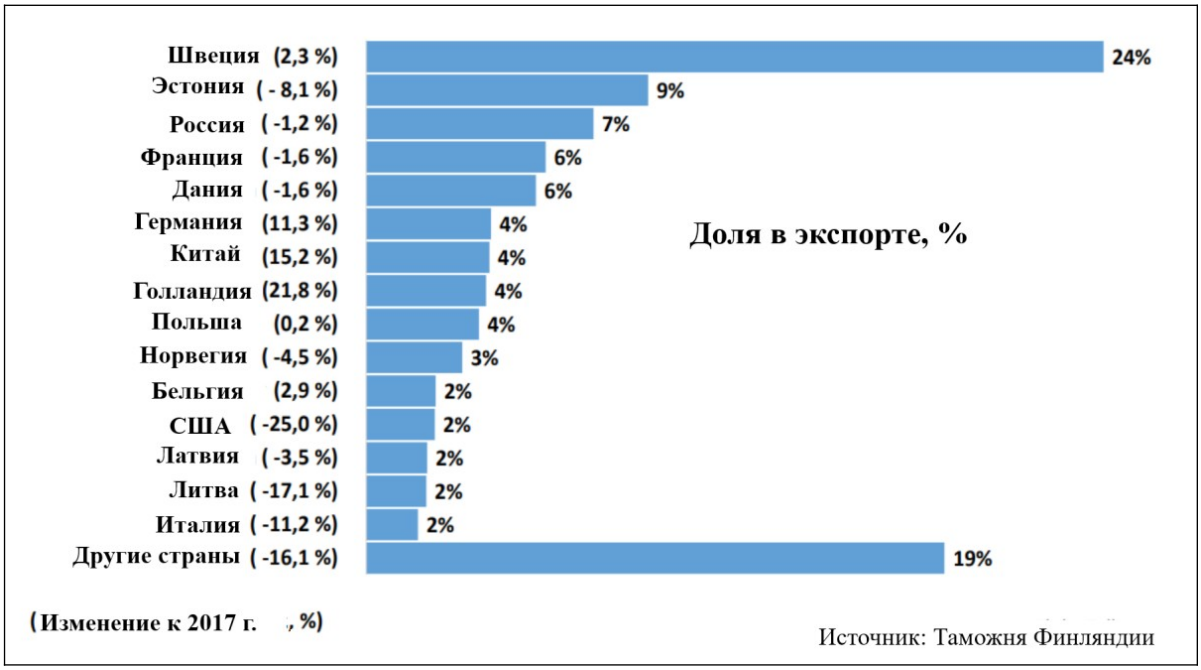
Десять крупнейших стран для экспорта продовольственного экспорта Финляндии в 2008, 2012-2018 гг., евро



Источники: Таможня Финляндии, Ассоциация пищевой промышленности Финляндии (ETL), 2019 г.

Таблица 22

Доли стран в экспорте из Финляндии продуктов питания и напитков, 2018 г.



Источники: Таможня Финляндии, Ассоциация пищевой промышленности Финляндии (ETL), 2019 г.

Самая большая доля в финском экспорте продуктов питания и напитков была у Швеции - 24 %, ее доля почти втрое

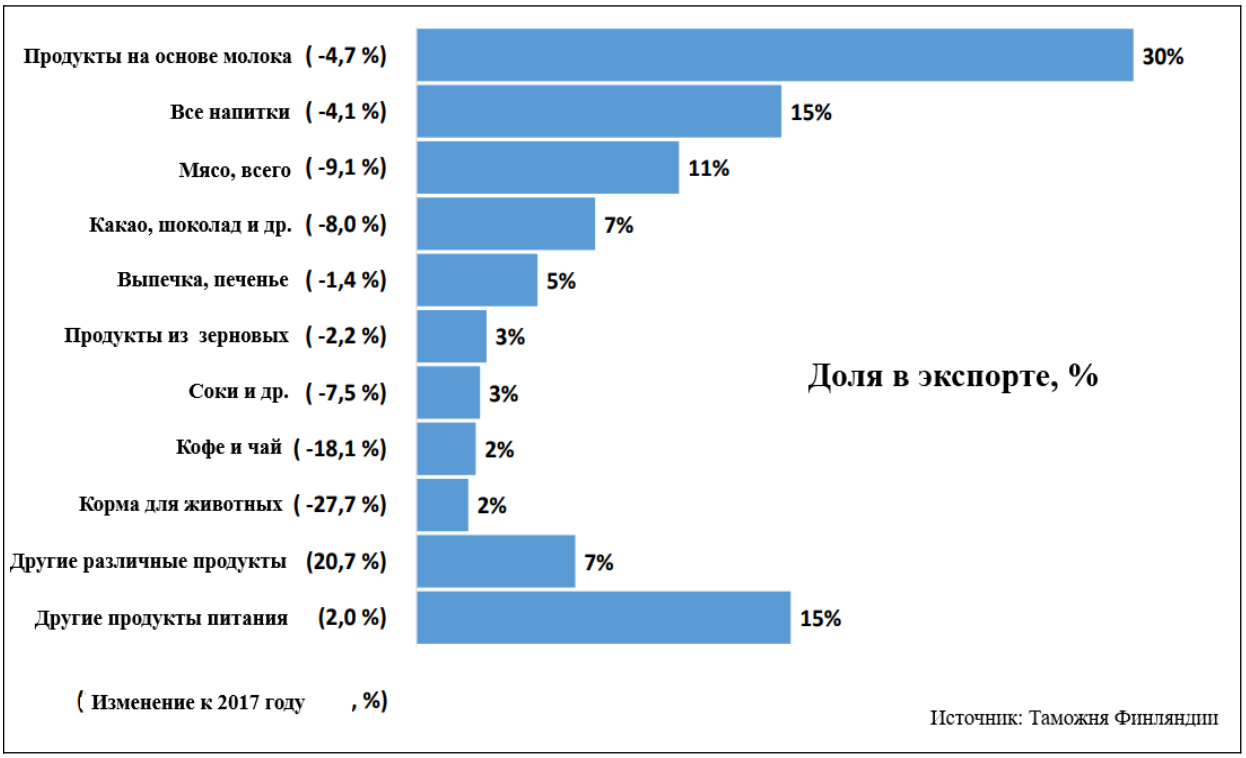
превысила объем второго по величине экспортного направления - Эстонии (9%). На четвертом месте расположилась Франция и на пятом – Дания, доля которой составляет около 6% в общем объеме экспорта продуктов питания. Доля Нидерландов увеличилась втрое с 2008 года и практически достигла уровня Китая. Поставки во Францию и в Данию также удвоились.

Россия была не единственной страной, где сохранялся тренд на сокращение доли финского экспорта продовольствия. Развитие экспорта в Великобританию было слабым. Доля экспорта в США сократилась наполовину. Кроме того, свои позиции потеряли Норвегия и Польша.

В 2018 году основными группами экспортируемых пищевых товаров были молочные продукты (371 млн. евро), напитки (189 млн. евро) и мясо (136 млн. евро). Доля молочных продуктов составила 30% экспорта, что в два раза превышает экспорт напитков (15%). На мясо пришлось 11% от общего объема. Больше всего возросли поставки за рубеж зерновых продуктов, хлеба, выпечки, а также других пищевых продуктов. Экспорт по категориям продуктов питания и напитков представлен в таблице 23.

Таблица 23

Доли различных категорий продуктов питания и напитков в экспорте Финляндии, 2018г.

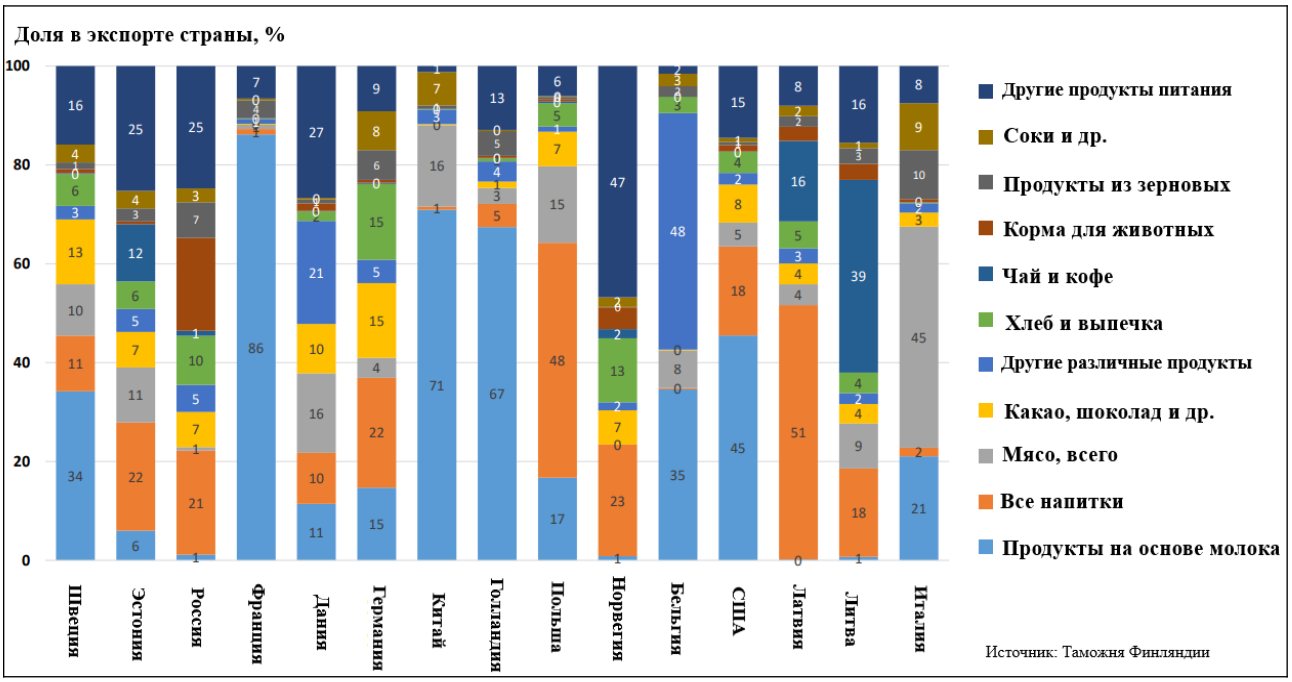


Источники: Таможня Финляндии, Ассоциация пищевой промышленности Финляндии (ETL), 2019 г.

Экспортируемые категории продуктов варьируются в зависимости от страны назначения. Например, молочные продукты не экспортируются в страны Балтии или Норвегию, а, главным образом, во Францию, Китай и Голландию

Таблица 24

Доля категорий по странам в экспорте продовольствия из Финляндии в 2018 г., %



Источники: Таможня Финляндии, Ассоциация пищевой промышленности Финляндии (ETL), 2019 г.

19. Государственными органами, регулирующими иностранную предпринимательскую деятельность в Финляндии, являются Банк Финляндии и Министерство занятости и экономики Финляндии.
В Финляндии регламентируется порядок уведомления о прямых капиталовложениях иностранных инвесторов в финские объекты и, соответственно, финских – в зарубежные. Сбор информации осуществляется Статистическим центром Финляндии. Информация направляется в Центр в случае, если доля инвестора или количество голосов в любом из органов управления объекта инвестиций составляет не менее 10 % или, если сумма превышает 10 тыс. евро.
Для приобретения иностранными компаниями крупных финских компаний может потребоваться разрешение Министерства занятости и экономики Финляндии в соответствии с Законом о мониторинге за приобретением иностранцами компаний в Финляндии (172/2012, далее – Закон).

Закон регулирует осуществляемый Правительством Финляндии мониторинг и ограничение сделок по приобретению финских компаний иностранными лицами с целью соблюдения национальных интересов Финляндии.

20. В 2017 году «АББ» активно инвестировал в исследовательскую работу, а также в увеличение мощностей и выход на новые рынки. Технологические инновации остаются ключевым фактором конкурентоспособности и прибыльности компании. «АББ» ежегодно инвестирует около 1,5 млрд. долл. США (4% дохода) в научные исследования и разработки. Одной из основных областей является интернет вещей, услуг и людей (IoTSP). Компания уже десять лет работает над развитием систем управления технологическими процессами, сенсорами и программным обеспечением для IoTSP. В настоящее время разработки

ведутся в научно-исследовательских центрах в Китае, Германии, Польше, Швеции, Швейцарии и США.[138]

Помимо финских активов - сталелитейного комбината в г. Торнио и шахты по добыче хромитовой руды в г. Кеми, «Оутокумпу» располагает зарубежными производственными мощностями в Германии, Швеции, Великобритании, США, Мексике, Китае. Сервисные металлоцентры компании действуют в 10 странах мира, а отделения компании - в 30 странах.[139]

В 2017 году международная деятельность финских строительных компаний вновь начала расти - оборот составил 1,201 млрд. евро, что почти на 100 млн. евро больше, чем в 2016 году. Наибольшую активность компании проявляли на российском рынке, оборот которого составил 34 % от общего объема, а также в Норвегии (15 %) и Швеции (11 %).[140]

21. Так, компания YIT в 2017 году приступила к строительству: жилого комплекса «Аалто» в Савеловском районе Москвы, комплекса Tarmo в Санкт-Петербурге, жилого комплекса «Жуков» в Тюмени, ЖК «Времена года» в Ростове-на-Дону и расширению микрорайона «Финский» в Московской области. Финская компания Haka стала генподрядчиком расширения центра обработки данных «Яндекса» во Владимире. SRV по итогам 2017 года была признана инвестором года в Санкт-Петербурге «За реализацию лучшего инвестиционного проекта в сфере потребительского рынка» за проект торгово-развлекательного комплекса «Охта Молл».[141]

22. Крупные финские компании на российском рынке[142] [143] [144]

Крупнейшие финские компании в России №	Компания	Основная сфера деятельности	Выручка 2017, млрд руб.		Изменение выручки	Размер инвестиций на конец 2017, млн евро
				2017 к 2016, %	2016 к 2015, %	
1	Fortum	производст	72,3	9,0	10,2	5400

		во				
2	YIT	недвижимость	27,7	30,0	10,2	418
3	Nokyan Tyres	производство	21,7	31,5	5,9	964
4	Stora Enso	производство	19,7	- 4,8	15,8	310
5	Neste	ретейл	19,0	3,3	4,4	215
6	UPM	производство	15,3	0,7	6,2	200
7	Fazer	производство	12,4	-5,3	3,2	300
8	K-Group	ретейл	12,1	-56,8	1,7	465*
9	SOC (Socos, Prisma)	ретейл	11,9	-0,8	-5,5	220
10	Tikkurila	производство	10,5	6,1	3,5	134
11	Posti (Itella)	логистика и дистрибуция	7,8	0,9	-5,5	459
12	Huhtamäki	производство	7,0	9,8	26,7	120
13	Valio	производство	5,98	10,7	22,7	65
14	Aspo	логистика и дистрибуция	5,91	0,2	20,5	16
15	Atria	производство	5,6	5,7	4,3	283

23. Внешняя торговля Финляндии со странами ЕАЭС.[145]

Тыс. евро/ страна	Экспорт/ импорт	2013	2014	2015	2016	2017
Россия	Экспорт	5358589	4638294	3156848	2979338	3422656
	Импорт	10485108	8576213	5953624	6112473	8157439
Беларусь	Экспорт	106333	97776	57837	45765	60706
	Импорт	72247	15012	12003	10907	13025

Казахстан	Экспорт	157064	170881	128081	114685	91856
	Импорт	476861	518495	199137	131988	79323
Армения	Экспорт	10409	11346	7595	7498	12819
	Импорт	44	22	502	52	1857
Кыргызстан	Экспорт	3017	1900	3731	10843	1660
	Импорт	28	520	449	52	3
ЕАЭС	Экспорт	5635412	4920197	3354092	3158129	3589697
	Импорт	11034288	9110262	6165715	6255472	8251647

24. Экспорт стран Северной Европы – членов ЕС продовольственных товаров в страны ЕАЭС.[146]

Тыс. евро/ экспортеры	Страна импортер	2013	2014	2015	2016	2017
Дания	Россия	558135	255445	123039	131476	177839
Финляндия		392428	290312	100047	99635	106414
Швеция		88639	74514	47803	49188	61779
Дания	Беларусь	13428	11313	11637	18968	19797
Финляндия		383	869	2943	8886	8163
Швеция		1743	1634	1857	2017	5297
Дания	Казахстан	4643	6483	1153	1426	1897
Финляндия		3928	4190	349	598	409
Швеция		1409	986	1982	2705	998
Дания	Армения	439	548	707	530	970
Финляндия		1347	1679	921	1717	2177
Швеция		4	78	167	640	2189
Дания	Кыргызстан	207	189	197	5	4
Финляндия		150	124	148	...	...
Швеция		84	278	193	...	0

25. Экспорт машин, оборудования и транспортных средств из стран Северной Европы – членов ЕС в страны ЕАЭС (тыс. евро).[147]

Страны экспортеры	Страна импортер	2013	2014	2015	2016	2017
Дания	Россия	444312	425602	253606	246946	276754
Финляндия		1723757	1682803	1090318	1064151	1449651
Швеция		1819077	1648556	953793	872798	1121553
Дания	Беларусь	18777	35990	12398	10400	20439
Финляндия		56775	58548	27672	10936	15232
Швеция		58258	35849	23749	12960	28344
Дания	Казахстан	13615	14746	16862	8655	15293
Финляндия		71415	80011	49035	50398	34834
Швеция		87039	49591	57138	112374	75526
Дания	Армения	869	592	2869	737	1666
Финляндия		2205	3355	1345	961	3337
Швеция		8250	14118	7255	5328	12844
Дания	Кыргызстан	575	1361	4807	5398	1880
Финляндия		862	209	1371	9527	236
Швеция		2694	1871	1283	2949	2523

26. Ряд крупнейших финских компаний: «Nokia», «Kone», «Stora Enso», «UPM-Kymmene», «Metso» имеют свои филиалы, заводы или представительства в Китайской Народной Республике. А китайские ведущие высокотехнологические и инновационные компании – «COSCO», «Huawei», «ZTE», «BYD» осуществляют свою деятельность на территории Финляндии. С 2002 года Китай является крупнейшим торговым партнером Финляндии в Азии и четвертым партнером по всему миру, после Германии, Швеции и России. Финляндия занимает третье место среди стран Северной Европы по объему торговли с Китаем [6, 7, 8].[148]

27. 10 ноября из Коувола отправился первый контейнерный поезд в китайский город Сиань. В 41 контейнере поезда находились пиломатериалы, продукция машиностроительной промышленности, рабочая одежда и корабельное оборудование. Маршрут поезда проходит через Россию и

Казахстан. Владельцем контейнеров выступила компания Казахстанские железные дороги КТЖ.

Первый контейнерный поезд финского логистического оператора Nurminen Logistics отправился из Финляндии в Китай 22 ноября 2017 года. Контейнерный поезд состоял из пятидесяти 40-футовых контейнеров, общая длина состава равнялась примерно 800 метрам. Груз проследовал из Финляндии через пограничный пункт Нийрала, затем через территорию России и Казахстана в Центральный Китай менее, чем за две недели. Доставка груза осуществлялась в сотрудничестве с партнерами из России, Казахстана и Китая. Во время перевозки контейнеры будут перегружаться на новый поезд только один раз на границе между Китаем и Казахстаном, поскольку ширина рельсовых путей в Финляндии, России и Казахстане одинаковая. [149]
22 декабря 2017 года, из Коувола в Китай отправился уже третий контейнерный поезд, состоящий из 41 вагона, груженых 2 000 кубометрами пиломатериалов Versowood Oy. За доставку груза в Китай отвечал новый логистический оператор — российская компания ПАО «ТрансКонтейнер». Предполагается, что контейнерный поезд будет курсировать между Коувола и терминалом китайского Чжэнчжоу по меньшей мере один раз в неделю.

28. Международный проект направлен на развитие автомобильного транспортного коридора Европа - Россия - Китай. В рамках проекта предусмотрено развитие нескольких интеллектуальных транспортных систем, которые позволят профильным службам полностью контролировать ситуацию на дорогах и обеспечивать бесперебойное и безопасное движение транспорта в зависимости от дорожной обстановки, специфики трафика и погодных условий. Автоматизированные комплексы видеонаблюдения за дорогой, мобильные метеостанции, пункты подсчета интенсивности движения, а также технологии на базе ГЛОНАСС позволяют контролировать работу каждой дорожной машины, анализировать трафик и прогнозировать возможные затруднения проезда, а также заблаговременно

принимать меры по обработке дорожного полотна в случае предстоящего снегопада или образования гололеда 162-163

29. Статистика перемещения автотранспортных средств через российско-финляндскую границу в 2018 г.

Пункты пропуска	**Пассажирские транспортные средства**	**Грузовые транспортные средства**	**Всего транспортных стредств**
Imatra - Светогорск	647 653,00	66 445,00	714 098,00
Kuusamo - Суоперя	40 526,00	3 768,00	44 294,00
Niirala - Вяртсиля	633 812,00	87 654,00	721 466,00
Nuijamaa - Брусничное	928 691,00	130 662,00	1 059 353,00
Parikkala - Сювяоро	1 285,00	22 308,00	23 593,00
Raja-Jooseppi - Лотта	26 828,00	1 339,00	28 167,00
Salla - Салла	68 382,00	1 843,00	70 225,00
Vaalimaa - Торфяновка	841 728,00	181 636,00	1 023 364,00
Vartius - Люття	185 251,00	31 487,00	216 738,00
Всего	**3 374 156,00**	**527 142,00**	**3 901 298,00**

Источник: ФТС России, март 2019 г.

Пересечение российско-финляндской границы грузовым автотранспортом (с грузом) в 2018 г.

Пункты	**Кол-во т/**	**Изм. %**	**Кол-во т/с**	**Изм.**

пропуска	с на въезд в Финляндию	к 2017 г.	на выезд из Финляндии	% к 2017 г.
Imatra - Светогорск	22 838	+8	20 694	-18
Kuusamo - Суоперя	867		2 150	
Niirala - Вяртсиля	44 416	+8	1 888	-18
Nuijamaa - Брусничное	40 609	+44	5 090	-32
Parikkala - Сювяоро	9 307	+4	0	-100
Raja-Jooseppi - Лотта	484	-9	151	+99
Salla - Салла	951	+4	720	+31
Vaalimaa - Торфяновка	28 328	+12	89 068	+8
Vartius - Люття	15 072	-5	1 108	-60
Всего	**162 872**	**+14**	**120 869**	**0**

Источник: Таможня Финляндии, апрель 2019 г.

Транзит товаров через пункты пропуска на российско-финляндской границе за 2013-2018 гг. (1000 кг)

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	Изм. % к 2017
Иматра	121 370	135 036	90 817	100 403	98 538	48 175	-51

Ниирала	3 073	1 260	1 911	850	3 109	6 772	+118
Нуйямаа	353 848	327 258	123 499	78 146	64 866	39 077	-4-
Ваалимаа	1 141 338	821 244	565 783	534 978	556 380	573 411	+3
Всего	**1 619 629**	**1 284 798**	**782 009**	**714 377**	**722 893**	**667 436**	**-8**

Источник: Таможня Финляндии, февраль 2019 г.

30. Динамика объемов перевозок внешнеторговых грузов ж/д транспортом между Россией и Финляндией в 2017-2018 гг. (без учета транзита)

Вид перевозки/год	**2017 год, т.тонн**	**2018, т.тонн**	**2018/2017, в %**
Из России в Финляндию	15 437,6	16 022,7	+3,8%
Из Финляндии в Россию	487,8	473,5	-2,9%
Итого	15 925,4	16 496,2	+3,6%

Источник: РЖД, апрель 2019

Объем пассажирских перевозок

	2017 г., чел.	2018 г., чел.	± % к 2017 г.
С-Петербург – Хельсинки («Аллегро»)	479 468	481 785	0,5%
Москва – Хельсинки («Лев Толстой» и доп. поезда)	68 160	68 836	1%

Всего (в двустороннем сообщении Россия – Финляндия)	547 628	550 621	0,5%

31. Сведения о перевозках грузов между портами России и Финляндии морскими судами за 2017 – 2018 гг.

Годы	Экспорт (тыс. тонн)			Импорт (тыс. тонн)		
	Всего	в том числе:		Всего	в том числе:	
		на судах под российским флагом	на судах под иностранным флагом		на судах под российским флагом	на судах под иностранным флагом
2017 г.	13 479,6	25,0	13 454,6	86,1	4,4	81,7
2018 г.	14 265,2	15,7	14 249,5	67,8	-	67,8

Источник: Минтранс России, март 2019 г.

Сведения о перевозках грузов в порты (из портов) Финляндии российскими судами смешанного типа «река-море» за 2017 – 2018 гг.

Годы	в порты Финляндии (тыс. тонн)			из портов Финляндии (тыс. тонн)		
	из России	из других стран	**Итого**	в Россию	в другие страны	**Итого**
2017 г.	168,1	4,7	172,8	0,6	24,9	25,5

2018 г.	166,9	3,7	170,6	-	17,8	17,8

Источник: Минтранс России, март 2019 г

32. Номенклатура перевезенного в 2018 году груза: нефть наливом (10285,0 тыс. тонн), нефтепродукты наливом (965,5 тыс. тонн), уголь каменный (2363,7 тыс. тонн), лесные грузы (95,0 тыс. тонн), химические и минеральные удобрения (294,7 тыс. тонн), металлы (17,6 тыс. тонн), металлоизделия (39,4 тыс. тонн), промышленное сырье (11,1 тыс. тонн), комбикорма (103,4 тыс. тонн), пищевые продукты наливом (2,3 тыс. тонн), металлолом (15,3 тыс. тонн), химические грузы (2,2 тыс. тонн) зерно и продукты перемола (6,5 тыс. тонн), и прочие сухогрузы (131,3 тыс. тонн).

33. С финской стороны регулярные рейсы выполняет авиакомпания Finnair по маршруту по маршруту Хельсинки – Санкт-Петербург – 20 рейсов в неделю, Хельсинки – Екатеринбург с частотой 4 рейса в неделю; по маршруту Хельсинки – Казань – с частотой 3 рейса в неделю; по маршруту Хельсинки – Самара – с частотой 3 рейса в неделю. Также Авиакомпания Nordic Regional Airlines выполняет рейсы по маршруту Хельсинки – Москва с частотой 21 рейс в неделю.<…>

По данным, представленным ПАО «Транспортная клиринговая палата», российскими назначенными авиакомпаниями регулярными рейсами перевезено: за 2017 год. – 135 тыс. 899 пассажиров и 691,299 тонн грузов; за январь – октябрь 2018 г. – 145 тыс. 849 пассажиров и 482 тонны грузов (пассажиропоток увеличился на 30% по сравнению с аналогичным периодом 2017 г., грузопоток снизился на 2 %).

Источник: VR Group, март 2019 г. <…>

С финской стороны регулярные рейсы выполняет авиакомпания Finnair по маршруту по маршруту Хельсинки – Санкт-Петербург – 20 рейсов в неделю, Хельсинки – Екатеринбург с частотой 4 рейса в неделю; по маршруту Хельсинки – Казань – с частотой 3 рейса в неделю; по маршруту Хельсинки – Самара – с частотой 3 рейса в неделю. Также Авиакомпания Nordic Regional Airlines выполняет

рейсы по маршруту Хельсинки – Москва с частотой 21 рейс в неделю. <…>
По данным, представленным ПАО «Транспортная клиринговая палата», российскими назначенными авиакомпаниями регулярными рейсами перевезено: за 2017 год. – 135 тыс. 899 пассажиров и 691,299 тонн грузов; за январь – октябрь 2018 г. – 145 тыс. 849 пассажиров и 482 тонны грузов (пассажиропоток увеличился на 30% по сравнению с аналогичным периодом 2017 г., грузопоток снизился на 2 %).

34. [150] Одним из экономистов, занявшихся этим вопросом, стал Якоб Винер (Джейкоб Вайнер). В своей работе “Проблема таможенного союза” он кроме всего прочего ввёл такие понятия как “создание торговли” (trade creation) и “переориентация торговли” (trade diversion), которыми он описывал два типа возможных эффектов от создания таможенного союза. Первый он определял как “обращение потребителей к товарам, поставляемым производителями с меньшими, чем у прежних поставщиков, издержками” [Винер, 2006: 697–698], а второй – “обращение потребителей к производителям с большими издержками” [Винер, 2006: 698]. Другими словами, Винер предполагал, что при создании таможенного союза в рассматриваемой стране произойдёт или переход на потребление товаров с меньшими издержками производства за счёт исчезновения существовавших ранее торговых барьеров или переход на потребление товаров с большими издержками производства за счёт исключения торговли со странами, не входящими в данный таможенный союз. При этом Винер отмечал, что позитивным или негативным может быть признан каждый из этих двух эффектов в зависимости от того, является или исследователь протекционистом или фритрейдером.

35. По предварительным подсчетам, строительство железной дороги обойдется в 2,9 млрд. евро. Доля Финляндии составит 2 млрд. евро, а Норвегии – 0,9 млрд. евро. Возможно привлечение софинансирования со стороны ЕС. Одним из отклоненных вариантов был путь от Кемиярви до Мурманска. Этот маршрут поддерживали, в особенности, муниципалитеты Восточной Лапландии.

Железная дорога из портового города Киркенеса через финские населенные пункты Ивало и Саариселька в Рованиеми, вероятно, станет важным транзитным маршрутом для азиатских грузовых перевозок в Южную Финляндию. [151]

36. Влияние через международные организации является важной частью внешней политики Финляндии. Страна является членом 78 международных организаций, в том числе многих международных экономических организаций.

С 1 января 1995 года страна стала полноправным членом ЕС.

С присоединением к ЕС Финляндия получила свободный доступ своих товаров и услуг на крупнейший в мире рынок, а также на рынки капиталов и рабочей силы, передовых знаний, компетенций, инноваций, технологий. Финляндия получила доступ к субсидиям из бюджета ЕС на поддержку сельского хозяйства (которые очень важны для северной страны) и своих наименее развитых регионов. При этом Финляндия является государством-донором Евросоюза.

Участие в деятельности ЕС – основа всей, в т.ч. внешнеэкономической, политики Финляндии. Работа всех органов власти Финляндии определяется ее членством в ЕС, строится на принципах деятельности Евросоюза и проводится в строгом соответствии с решениями, принятыми в рамках союза совместно с другими странами-членами. Финляндия принимает самое активное участие в деятельности всех главных органов Евросоюза – Совета Европейского союза, Европейского парламента, Комиссии Европейских сообществ, Европейского суда.

Финляндия поддерживает усилия ЕС по либерализации международной торговли. Страна выступает за снятие барьеров в торговле товарами на общем рынке ЕС и дальнейшую гармонизацию правил, а также за устранение препятствий (в первую очередь, технических) в торговле с третьими странами, для чего предлагает всем третьим странам перейти на технические регламенты и стандарты, принятые в Евросоюзе.

Торговая политика страны строится в соответствии с Общей торговой политикой (ОТП) ЕС (Common Commercial Policy, CCP), которая проводится в целях сохранения Общего рынка ЕС и защиты общих интересов Сообщества.

В стране действует Ассоциация по стандартизации Финляндии (СФС), координирующая работы в области стандартизации на национальном уровне и оказывающая информационные услуги. СФС - это независимая, некоммерческая организация, сотрудничающая с профсоюзными объединениями, промышленностью, научно-исследовательскими учреждениями, организациями рынка труда, потребительскими организациями, органами государственной и местной власти.

СФС является членом Международной организации по стандартизации, а также Европейского комитета по стандартизации.

Ассоциация по стандартизации Финляндии (СФС), координирующая работы в области стандартизации на национальном уровне и оказывающая информационные услуги Такое членство означает, что любой европейский стандарт после его утверждения соответствующей организацией должен быть в течение шести месяцев введен в действие как национальный стандарт. [152]

37. [153] Отсутствие необходимости проводить конвертацию валют в ходе осуществления международных сделок должно было сократить транзакционные издержки при проведении торговых и инвестиционных операций. По данным Еврокомиссии до введения евро они составляли от 0,3 до 0,4% ВВП Евросоюза, что было эквивалентно 20–25 млрд евро в год. Во-вторых, и физические, и юридические лица стран – участниц еврозоны должны были почувствовать преимущества доступа к более широкому единому европейскому рынку товаров, услуг и капитала. Это в свою очередь, с одной стороны, должно было повысить уровень конкуренции на панъевропейском рынке, с другой стороны, расширить возможности доступа к финансовым ресурсам и для компаний, и для домохозяйств, сокращая стоимость заимствований и расширяя возможности инвестирования. В-третьих, активное использование евро для осуществления международных расчетов за пределами еврозоны и приобретение единой европейской валютой статуса резервной было призвано приумножить перечисленные выше экономические выгоды для европейцев. При этом, по мнению

Еврокомиссии, членство страны в ЕВЭС должно было расширить возможности лоббирования собственных интересов в рамках дискуссий по экономическим и финансовым вопросам на глобальном уровне. Наконец, в долгосрочной перспективе вся перечисленная совокупность факторов должна была, по замыслу «архитекторов» европейской валютной интеграции, обеспечить не только стабильно низкие, комфортные цены в странах еврозоны, но и способствовать устойчивому экономическому развитию и росту уровня занятости в регионе

38. [154] В 2014–2015 гг. разрыв между потенциальным и реальным значениями ВВП (так называемый output gap) был в Финляндии одним из самых больших в ЕС, существенно превышая, в частности, показатели Дании, Швеции и Великобритании. Что же касается такого ключевого в современных условиях индикатора, как безработица, то в Финляндии она была не просто выше, но и росла на фоне более низких значений и тенденции к снижению в трех указанных странах.

39. Темпы прироста реального ВВП* (в %)

	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Еврозона	2,1	1,5	–0,9	–0,3	1,1	2,0
Германия	4,0	3,7	0,7	0,6	1,6	1,5
Финляндия	3,0	2,6	–1,4	–0,8	–0,7	0,2
Великобритания	1,9	1,5	1,3	1,9	3,1	2,2
Швеция	6,0	2,7	–0,3	1,2	2,3	4,2[155]

40. [156] Великая рецессия обнажила существенные внутренние противоречия, которые изначально были заложены в основу европейской валютной интеграции. 2007–2009 гг. и последовавший за ними кризис, по сути дела, «съели» бóльшую часть тех выгод, ради которых европейские страны пожертвовали своей монетарной автономией. В результате начала меняться и риторика относительно оценки эффективности и перспектив развития еврозоны.

Нобелевской премии по экономике Джозеф Стиглиц. Его исходный центральный тезис, который автор затем подробно обосновывает на без малого четырехстах страницах, сформулирован следующим образом: «Проблемы, которые переживает Европа, имеют многочисленные причины, но в их

основе лежит одна *ошибка*: создание единой валюты, евро» [7. – P. 5].

Как считает американский ученый, наглядно свидетельствует о том, что даже страну, достаточно строго придерживающуюся правил еврозоны, членство в ней не защитило от серьезных экономических потрясений [8. – P. 296–297].

Показательна в данном отношении позиция Дж. Стиглица, предлагающего фактически альтернативные варианты решения проблемы – либо последовательное углубление интеграционного сотрудничества («больше Европы»), либо обратное перераспределение полномочий в пользу национальных регуляторов («меньше Европы»).

В конце 2016 г. в связи с 15-летием вхождения Финляндии в еврозону крупнейшая центральная газета Helsingin Sanomat провела опрос среди 29 ведущих экономистов страны. В их число вошли Веса Вихреяля и Маркку Котилайнен из Исследовательского института финской экономики (ETLA), Веса Каннийнен из Университета Хельсинки, главный экономист OP-Ryhmä Рейо Хейсканен, Ари Хюютинен из Университета Ювяскюля и др. Респондентам было предложено ответить на два следующих вопроса:

1. Пошло ли Финляндии на пользу вхождение в еврозону или нанесло ущерб по сравнению с гипотетическим вариантом сохранения собственной валюты, в отношении которой действовал бы режим свободного плавания?

2. Начиная с 2012 г. Финляндия погрузилась в стагнацию, выход из которой происходит чрезвычайно медленно. Привела бы собствен- ная валюта к более быстрому подъему экономики?

В ответ на первый вопрос почти половина респондентов (14 человек) однозначно оценили переход на евро как негативный фактор, семеро затруднились ответить и только 8 высказались в пользу членства в еврозоне. На этом фоне результаты ответа на второй вопрос выглядят, как нам представляется, несколько парадоксально. Действительно, только один из опрошенных высказался в рассматриваемом контексте 1 однозначно против собственной валюты, 24 эксперта дали положительный ответ, четверо затруднились

ответить. Основные претензии к евро связаны с тем, что в условиях большого количества различных несимметричных шоков у национального регулятора отсутствовала возможность влиять на ситуацию с помощью изменения процентной ставки и валютного курса. При этом традиционная для финнов ссылка на опыт соседней Швеции позволяет говорить о преимуществах самостоятельной монетарной политики1.

О том, что перед страной стоит реальный выбор оставаться в еврозоне или вернуться к собственной национальной валюте, пишет пресса Ирландии. При этом в, частности, отмечается, что устанавливаемая ЕЦБ единая процентная ставка в условиях ощутимых различий между экономиками зоны евро по отношению к одним из них разогревает инфляцию, одновременно стимулируя дефляцию у других.

41. Что же касается такого ключевого в современных условиях индикатора, как безработица, то в Финляндии она была не просто выше, но и росла на фоне более низких значений и тенденции к снижению в трех указанных странах.[157]

42. В качестве крайнего примера можно привести Гонконг, где доля реэкспорта во всем экспорте начиная с 1960-х гг. выросла примерно с 20% до более чем 90% Гонконг является ярким примером; доля производства в ВВП в специальном административном регионе упала с 24% в 1980 г. до 7% в 1996 г.

43. [158] В реэкспорте сегодня активно участвуют десятки стран мира, к крупнейшим из которых относятся Гонконг, Нидерланды и США. В относительном выражении реэкспорт также играет значительную роль в экспорте небольших островных стран, таких как Кипр и Багамские острова

По оценкам [13], добавленная стоимость экспорта отечественной голландской продукции составляет 65%, в то время как соответствующий показатель по реэкспорту —10%.

44. Немецкий экономист Синн [19] подчеркивает очевидный парадокс бурно растущего экспорта Германии на фоне вялого внутреннего экономического роста. Он утверждает, что Германия трансформировалась в «базарную экономику», специализирующуюся на торговой деятельности.

Многие продукты, экспортируемые Германией, фактически производятся в Восточной Европе? Синн обсуждает импортный компонент экспорта в более широком контексте, однако реэкспорт может рассматриваться как крайний или ограниченный пример «базарной» торговли

45. Мы определили, что в 2004 г. около четверти финского экспорта в Россию являлось реэкспортом. В настоящей работе расчет за 2005 г. дается в приложении, где указывается, что доля реэкспорта в финском экспорте в Россию составила не менее 28%. Таможня Финляндии [8] дает свою первую оценку по реэкспорту лишь за 2005 г., составляющую 21-25% финского экспорта в Россию. Согласно оценке [159]

- Финского эксперта реэкспорта в Россию, проведенной в исследовании [24], 22% объемов экспорта являлись реэкспортом.
- финских экспертов реэкспорт в Россию в 2004 г. составлял около четверти финского экспорта в Россию
- таможни за 2005 г., составляющую 21-25% финского экспорта в Россию
- других экспертов доля реэкспорта в финском экспорте в Россию составила не менее 28%.
- экспертов ВШЭ доля реэкспорта в финском экспорте в Россию составила 25%
- Центрального банка России: в 2006 г. 25% объема российского импорта поступало в виде экспорта или транзита; в 2003 г. 33% российского импорта поступала через Финляндию.

46. Оба фактора развития реэкспорта — роль Финляндии в качестве транспортного узла и наличие асимметричной информации — давно признаны. Например, по оценке финского реэкспорта в Россию в исследовании [24], 22% объемов экспорта в 1996 г. являлись реэкспортом. [160]

47. Логически, если отечественное производство меньше, чем экспорт в Россию, по крайней мере, какая-то часть экспорта должна состоять из импорта. Этот метод дает лишь минимальную оценку реэкспорта, так как часть отечественной продукции, как правило, потребляется внутри

страны, в результате чего разница между объемом экспорта и объемом производства становится больше.
Мы рассмотрим 30 крупнейших групп товаров в финском экспорте в Россию, вместе составляющих почти две трети экспорта. Наши расчеты основаны на показателях промышленного производства за 2000-2005 гг. Хотя показатели промышленного производства за 2006 г. еще не опубликованы, мы сделали предварительную оценку за 2006 г. исключительно на основе данных по экспорту. Мы просто учитываем экспорт товаров, реэкспортированных в предыдущие годы. Реэкспорт состоит, главным образом, из товаров либо вовсе не произведенных в Финляндии, либо произведенных в стране в маргинальных объемах
ПРИЛОЖЕНИЕ 50
Наш расчет показывает, что стоимость реэкспорта росла в среднем на 53% в год в период с 2000 по 2005 гг., что намного быстрее роста всего финского экспорта в Россию. В тот же период экспорт в Россию товаров финского производства рос в среднем лишь на 19% в год.
48. Асимметричная информация также часто упоминается как причина реэкспорта (см., например, [10]). Такая концепция касается промежуточного торговца с лучшими знаниями о рынке происхождения или назначения товаров. Финны имеют долгую историю торговли с Россией, и даже сегодня многие крупные международные компании считают финнов одними из тех, кто лучше всего разбирается в российском рынке. В результате товары часто сначала импортируются в Финляндию финским филиалом многонациональной компании, а затем часть груза следует в Россию.[161]
Наиболее распространенной схемой является использование двойных инвойсов, когда фальшивые документы предъявляются только на российской таможне
Согласно схеме двойных инвойсов, экспортер показывает настоящий документ властям страны-экспортера, а затем подменяет документы после того, как товар покинул страну. Во втором комплекте предъявляемой таможне документации указывается значительно более низкая стоимость товара либо указывается другая классификация товара, чтобы

уклониться от уплаты высоких импортных пошлин в стране назначения. [162]
Через трансфертное ценообразование финская материнская компания способна репатриировать доходы из своего филиала в зарубежной стране. Трансфертное ценообразование может отражаться в виде разницы между импортной и экспортной ценой товара
Уклонение от уплаты российских таможенных пошлин также является довольно распространенным явлением, так как многие фирмы пытаются избежать их уплаты, указывая в декларации заниженную стоимость товара на российской таможне. Наиболее распространенной схемой является использование двойных инвойсов, когда фальшивые документы предъявляются только на российской таможней. В случаях, когда огромные разницы в ценах на финляндско-российской границе легко могут вызвать подозрение властей мошенники могут производить передачу права собственности на товар.[163]
Наконец, использование реэкспорта многонациональной компанией может быть мотивировано налоговыми льготами или уклонением от налогов. Они используют реэкспорт в сочетании с трансфертным ценообразованием в целях глобальной оптимизации налогов, расходов и доходов. Внутрифирменный реэкспорт может использоваться для перевода дохода в подразделение в стране с более низкими налогами.
Тарифы, квоты и налогообложение служат дополнительным стимулом для реэкспорта. Во-первых, если страна применяет дискриминационные импортные тарифы в отношении отдельных стран, реэкспорт может легально использоваться для минимизации тарифных платежей. Во-вторых, там, где применяются квоты к отдельным странам, с помощью реэкспорта можно ввозить больше товаров через промежуточные страны. Так, например, китайские производители текстиля могли обходить европейские и американские квоты путем реэкспорта через другие рынки.
Финляндия является важной страной для транзита в Россию. Автотранспортом перевозится основная часть транзитных грузов, стоимость которых почти в пять раз превышает весь

финский экспорт в Россию. Стоимость транзитных автоперевозок в 2006 г. составила 25 млрд. евро.
Транзитные перевозки в Россию стремительно росли в первые годы последнего десятилетия, однако в последние годы их темпы роста несколько замедлились. Стоимость транзитных автоперевозок через Финляндию в пересчете в евро росла за период с 2004 по 2006 гг. в среднем на 12%
Финляндия специализируется на транзите в Россию ценных товаров. В регионах Финляндии, прилегающих к границе с Россией, находятся огромные складские комплексы по обслуживанию транзита. Большинство грузов прибывает в Финляндию морем, а затем перевозится в Россию автотранспортом. Некоторые товары перевозятся поездом по Транссибирской магистрали или самолетом, а затем, как правило, доставляются автотранспортом
Наиболее значительной категорией транзитных товаров в последнее время являются легковые автомобили — в 2006 г. около 530 тыс. штук было перевезено транзитом или экспортировано через Финляндию в Россию, что соответствовало почти 2/3 от всего импорта легковых автомобилей в Россию. [164]
49. Положение Финляндии как реэкспортера несколько отлично от стран, активно участвующих в реэкспорте. В отличие от Нидерландов и Гонконга, Финляндия не является центром мирового реэкспорта. Финский реэкспорт сосредоточен на поставке товаров для потребительского рынка России.
Реэкспорт в Россию в некоторой степени мотивирован той же всеобъемлющей причиной, по которой большие объемы транзитных грузов проходят через Финляндию в Россию — Финляндия имеет безопасную, эффективную систему транспортировки и хранения, которая способна конкурировать в сфере перевозок дорогостоящих товаров в Россию.
В некоторых случаях реэкспорт более гибок по сравнению с транзитом.
Так как реэкспортируемый товар декларируется на Таможне Финляндии как обычный импорт, он не должен быть приписан к конечном назначения, как при транзите.

Транзитные грузы обычно хранятся на таможенных складах и перед отгрузкой в Россию переупаковываются в более мелкие партии. Обычные склады могут быть дешевле, чем таможенные и могут предлагать лучшие возможности для переупаковки.[165]
В 2000—2006 гг. стоимость финского экспорта в Россию почти утроилась, при этом доля реэкспорта в этом росте составила почти половину
Транзит, в свою очередь, дает лишь небольшие доходы (например, продажи топлива) в Финляндии. Около 95% автоперевозок из Финляндии в Россию осуществляется иностранными (в основном российскими) транспортными
На данный момент Финляндия служит транзитным узлом для России. Россия, однако, имеет свои порты на Балтике, и сухопутные маршруты в Центральную Россию, ведущие из порта Роттердама и большинства крупных стран Европы, очевидно, короче через страны Восточной Европы, чем маршруты через Финляндию. Преимущество Финляндии объясняется нехваткой логистических услуг и подходящих портов на северо-западе России и тем, что Финляндия установила надежный крупный маршрут для импорта дорогостоящих товаров в Россию.
50. К таковым относятся меры государственного регулирования на национальном и региональном уровнях, кредитование экспорта, выравнивание процентных ставок, гарантирование и страхование экспортных кредитов и экспортных операций, меры организационного и информационного содействия продвижению экспорта.
Для целей поддержки финских экспортеров, под контролем Министерства занятости и экономики действует государственное агентство по кредитованию экспортной деятельности «Финнвера», предоставляющее экспортные займы, кредитные и специальные гарантии. Государство субсидирует Агентство по операциям, связанным с предоставлением займов и возмещением потерь по кредитам и гарантиям. Во избежание возможных нарушений международных норм и правил финансирования экспорта, эти операции проводятся под контролем Еврокомиссии и в соответствии с рекомендациями ОЭСР.

В 2017 году спрос на предоставленных государственных гарантий по экспортным сделкам значительно вырос, составив 7,5 млрд. евро, что почти на 80% больше, чем в 2016году, при этом основная часть гарантий предоставлена по сделкам со странами Северной Америки (рисунок 43). Объем экспортных кредитов также значительно увеличился: экспортные кредиты, выданные «Финнвера», достигли 6,6 млрд. евро.

51. В рамках потенциальных переговоров ЕС и ЕАЭС особое внимание необходимо уделить вопросам технических нормативов и стандартов производства промышленной продукции, санитарным и фитосанитарным нормативам производства сельскохозяйственной продукции, действующим на территориях ЕС, ЕАЭС и соседних стран. Нужно достичь их совместимости и проанализировать издержки их соблюдения. Также важно учитывать проблемы гармонизации различных национальных и региональных стандартов друг с другом и с международными стандартами, а также аккредитации и оценки соответствия.[166]

52. В компании «Арктех Хельсинки Шипъярд» работает около 600 человек. Здесь создано свое конструкторское бюро, что позволяет реализовывать собственные уникальные технические решения.

На данный момент из-за мер санкционного давления, наложенных США и другими странами Запада, верфь переживает не лучшие времена. В связи с возникшими проблемами в финансировании проектов и кредитовании в европейских банках, а также отсутствием заказов из-за опасений потенциальных заказчиков, рассматривается вопрос о продаже контрольного пакета акций верфи.[167]

STX Finland и российская Объединенная судостроительная корпорация создали совместный Арктический центр судостроительных технологий Arctech Helsinki Shipyard Oy, который специализируется на проектировании и строительстве сложных судов ледового класса. Деятельность совместного предприятия будет сфокусирована на кооперации между российским и финским морскими кластерами и удовлетворении потребностей заказчиков, которым требуется обновление и усиление их арктического

флота. В первую очередь, это строительство высокотехнологичных судов, таких как ледоколы,суда-снабженцы, другие специализированные суда.[168]

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

[1] Райзберг Б.А., Лозовский Л.Ш., Стародубцева Е.Б. "Современный экономический словарь. - 6-е изд., перераб. и доп. - М." (ИНФРА-М, 2011)
[2] Там же.
[3] Там же.
[4] Там же.
[5] Коровкин А. Г., Комков Н. И. и др. Экономический потенциал и национальное богатство // Большая российская энциклопедия. Том РОССИЯ. Москва, 2004, стр. 477-483
[6] Там же.
[7] Соглашение о согласованном развитии международных транспортных коридоров, проходящих по территории государств-участников СНГ. — Ялта: 2009.
[8] Голованов, Н.М. Коммерческое право (Н. М. Голованов, 2010) / Н.М. Голованов. — 2010.
[9] Гольц Г.А. Транспорт и расселение. - М.: Транспорт, 1981. - 223 с.
[10] Территориальная структура хозяйства староосвоенных районов / Ред. Г.А. Приваловская, С.А. Тарахов.- М.: Наука, 1995, с. 146
[11] Райзберг Б.А., Лозовский Л.Ш., Стародубцева Е.Б. "Современный экономический словарь. - 6-е изд., перераб. и доп. - М." (ИНФРА-М, 2011)
[12] Методические рекомендации по определению границ и объемов товарных рынков от 26 октября 1993 г.// Портфель конкуренции и управление финансами. - М.: - 1996 с.329.
[13] Райзберг Б.А., Лозовский Л.Ш., Стародубцева Е.Б. "Современный экономический словарь. - 6-е изд., перераб. и доп. - М." (ИНФРА-М, 2011)
[14] Там же.
[15] Оллус С., Симола Х. Финский реэкспорт в Россию // Экономический журнал ВШЭ. 2007. №4. URL: https://cyberleninka.ru/article/n/finskiy-reeksport-v-rossiyu (дата обращения: 16.03.2020).
[16] Кузнецова О.В. Региональная политика России: 20 лет реформ и новые возможности. М.: ЛИБРОКОМ, 2013. 392
[17] Райзберг Б.А., Лозовский Л.Ш., Стародубцева Е.Б. "Современный экономический словарь. - 6-е изд., перераб. и доп. - М." (ИНФРА-М, 2011)

[18] Там же.
[19] Там же.
[20] Там же.
[21] Там же.
[22] Таможенный кодекс Евразийского экономического союза. Приложение N 1 к Договору о Таможенном кодексе Евразийского экономического союза. — 2018; Таможенный кодекс Евразийского экономического союза. Статья 238. Содержание и применение таможенной процедуры реэкспорта. — 2018.
[23] Там же.
[24] Там же.
[25] Там же.
[26] Там же.
[27] Там же.
[28] А.М. Прохоров - Большой энциклопедический словарь. 2-е изд., перераб. и доп. обложка книги Автор: Прохоров А.М. Издательство: Норинт, 2004 г.
[29] Райзберг Б.А., Лозовский Л.Ш., Стародубцева Е.Б. "Современный экономический словарь. - 6-е изд., перераб. и доп. - М." (ИНФРА-М, 2011)
[30] Там же.
[31] Там же.
[32] Там же.
[33] Федеральный закон от 29.12.2014 N 473-ФЗ (ред. от 26.07.2019) «О территориях опережающего социально-экономического развития в Российской Федерации». Статья 2. Основные понятия, используемые в настоящем Федеральном законе
[34] Райзберг Б.А., Лозовский Л.Ш., Стародубцева Е.Б. "Современный экономический словарь. - 6-е изд., перераб. и доп. - М." (ИНФРА-М, 2011)
[35] Там же.
[36] Там же.
[37] Там же.
[38] Там же.
[39] Там же.
[40] Там же.
[41] Там же.

[42] Там же.
[43] Там же.
[44] Там же.
[45] Территориальная структура хозяйства староосвоенных районов / Ред. Г.А. Приваловская, С.А. Тарахов.- М.: Наука, 1995, с. 146
[46] Тархов С.А. Транспортная освоенность территории // Вестник Московского университета. Серия 5. География. 2018. №2. URL: https://cyberleninka.ru/article/n/transportnaya-osvoennost-territorii (дата обращения: 16.03.2020).
[47] География. Современная иллюстрированная энциклопедия. — М.: Росмэн. Под редакцией проф. А. П. Горкина.2006
[48] Научные принципы географии : Избр. тр. / Н. Н. Баранский; [Предисл. и коммент. В. А. Анучина]. - Москва : Мысль, 1980. - 239 с.
[49] Там же.
[50] Райзберг Б.А., Лозовский Л.Ш., Стародубцева Е.Б. "Современный экономический словарь. - 6-е изд., перераб. и доп. - М." (ИНФРА-М, 2011)
[51] Там же.
[52] Там же.
[53] Там же.
[54] Там же.
[55] Вечканов Г. С. Экономическая безопасность: Учебник для вузов. — СПб.: Питер, 2007. — 10 с.
[56] Краткий словарь экономиста. — М.: Инфра-М. Н. Л. Зайцев. 2007.
[57] Бияков, О.А Экономическое пространство: сущность, функции, свойства / О.А Бияков. – : Экономические науки, – с.102
[58] Коровкин А. Г., Комков Н. И. и др. Экономический потенциал и национальное богатство // Большая российская энциклопедия. Том Россия. Москва, 2004, стр. 477-483
[59] Райзберг Б.А., Лозовский Л.Ш., Стародубцева Е.Б. "Современный экономический словарь. - 6-е изд., перераб. и доп. - М." (ИНФРА-М, 2011)
[60] Там же.
[61] Путеводитель для бизнеса: Финляндия – экономический партнер России— Хельсинки: Торговое представительство

Российской Федерации в Финляндии, 2019.
[62] Там же
[63] Там же
[64] Уровень жизни в странах мира, рейтинг 2019 года //[электронный ресурс]. 2020 – Режим доступа: https://www.numbeo.com/quality-of-life/rankings_by_country.jsp/ (дата обращения: 22.03.2020)
[65] Обзор состояния экономики и основных направлений внешнеэкономической деятельности Финляндии. — Хельсинки: Торговое представительство Российской Федерации в Финляндии, 2019. — с. 5
[66] Там же
[67] Там же, с. 23
[68] Там же
[69] Там же, с. 24
[70] Там же, с. 28
[71] Там же, с 25
[72] Там же, с 44
[73] Там же, с 50
[74] ОСК продает верфь Arctech Helsinki Shipyard владельцам «Невского ССЗ» [Электронный ресурс] /. — Электронный ресурс. — Режим доступа: https://www.fontanka.ru/2019/05/15/065/ (дата обращения: 22.03.2020)
[75] Путеводитель для бизнеса: Финляндия – экономический партнер России— Хельсинки: Торговое представительство Российской Федерации в Финляндии, 2019. – с 83
[76] Там же, с. 91
[77] Обзор состояния экономики и основных направлений внешнеэкономической деятельности Финляндии. — Хельсинки: Торговое представительство Российской Федерации в Финляндии, 2019. — с.15
[78] Там же
[79] Там же, 241
[80] Волков, А Тенденции развития торговли стран северной Европы – членов ЕС с государствами ЕАЭС / А Волков. – : Экономика и политика – с. 178
[81] Там же, 179-180
[82] Там же, 182-185

[83] Кузнецов А.В. Результативность экономических «контрсанкций» России против ЕС // Вестник Дипломатической академии МИД России. Россия и мир. 2016. № 3 (9). С. 136–153.
[84] Путеводитель для бизнеса: Финляндия – экономический партнер России— Хельсинки: Торговое представительство Российской Федерации в Финляндии, 2019. – 21
[85] Там же, 22
[86] Мюллер, А. М. Финляндско-китайские отношения на новом пути развития № 5 / А. М. Мюллер, Ли Цзинчэн. – : Международные Отношения и Диалог Культур, 2016. – с. 151-152.
[87] Обзор состояния экономики и основных направлений внешнеэкономической деятельности Финляндии. — Хельсинки: Торговое представительство Российской Федерации в Финляндии, 2019. — 152
[88] Там же, 154
[89] Там же, 156
[90] Там же, 162-163
[91] Там же, 170
[92] Там же, 153
[93] Там же, 149
[94] Там же, 143
[95] Там же, 167
[96] Там же, 154
[97] Выступление Генерального секретаря ШОС В.И.Норова на «Smart China Expo 2019» [Электронный ресурс] /. — Электронный ресурс — 2019. — Режим доступа: http://rus.sectsco.org/news/20190829/570285.html (дата обращения: 22.03.2020)
[98] China icebergs: Forces that could reshape the world [Электронный ресурс] /. — October 09, 2019. — Режим доступа: https://eiuperspectives.economist.com/economic-development/china-icebergs-forces-could-reshape-world (дата обращения: 05.04.2020)
[99] Там же
[100] Там же
[101] Винокуров, Е. Экономический пояс Шелкового пути: шапкозакидательство неуместно / Евгений Винокуров, Евгений Винокуров. – : РЖД·Партнер, 11.06.2016. – с. 16

[102] "Новый шелковый путь" и евразийские логистические проекты XXI столетия [Электронный ресурс] / Базаров Виктор Борисович. — Электронный ресурс. — Режим доступа: cyberleninka.ru/article/n/17847983 (дата обращения: 05.03.2020)
[103] Винокуров, Е. Экономический пояс Шелкового пути: шапкозакидательство неуместно / Евгений Винокуров, Евгений Винокуров. – : РЖД·Партнер, 11.06.2016. – с. 16
[104] Обзор состояния экономики и основных направлений внешнеэкономической деятельности Финляндии. — Хельсинки: Торговое представительство Российской Федерации в Финляндии, 2019. — 24
[105] Нестеров Игорь Олегович, Сутырин Сергей Феликсович Экономика Финляндии перед лицом новых вызовов: валютный аспект // Международная торговля и торговая политика. 2017. №2 (10). URL: https://cyberleninka.ru/article/n/ekonomika-finlyandii-pered-litsom-novyh-vyzovov-valyutnyy-aspekt (дата обращения: 19.04.2020).
[106] Там же, 71
[107] Международная торговля и торговая политика, № 2 (10) / Международная торговля и торговая политика. – : , 2017. – 142 с. – 75-76
[108] Плюснин Роман Михайлович Эффекты создания и отклонения торговли после вступления Финляндии в ЕС effects of trade creation and trade diversion in the Finland’s import // Современная Европа. 2018. №4 (83). URL: https://cyberleninka.ru/article/n/effekty-sozdaniya-i-otkloneniya-torgovli-posle-vstupleniya-finlyandii-v-es-effects-of-trade-creation-and-trade-diversion-in-the-finland-s (дата обращения: 19.04.2020).
[109] ULJAS Foreign Trade Statistics [электронный ресурс]: http://uljas.tulli.fi (дата посещения 24.03.2020 г.)
[110] Оллус С., Симола Х. Финский реэкспорт в Россию // Экономический журнал ВШЭ. 2007. №4. – с 541. URL: https://cyberleninka.ru/article/n/finskiy-reeksport-v-rossiyu (дата обращения: 16.03.2020).
[111] Там же, 540
[112] Там же, 543
[113] Обзор состояния экономики и основных направлений внешнеэкономической деятельности Финляндии. — Хельсинки: Торговое представительство Российской Федерации в

Финляндии, 2019. — 223
[114] Там же
[115] Интервью Чрезвычайного и полномочного посла Финляндии в РФ Матти Анттонена // Сайт журнала «EUROMAG. Все о Европе». Эл. ресурс: http:// www.euromag.ru/finland/8762.html (дата обращения: 26.03.2020)
[116] «Газпром» рассказал о принудительном отключении импортной техники через спутник [Электронный ресурс] / «Газпром» рассказал о принудительном отключении импортной техники через спутник. — Электронный ресурс. — Режим доступа: https://www.kommersant.ru/doc/4126468 "Газпрому" принудительно отключили импортную технику через спутник [Электронный ресурс] /. — Электронный ресурс. — 2019. — Режим доступа: https://rg.ru/2019/10/15/gazpromu-prinuditelno-otkliuchili-importnuiu-tehniku-cherez-sputnik.html (дата обращения: 14.03.2020)
[117] Обзор состояния экономики и основных направлений внешнеэкономической деятельности Финляндии. — Хельсинки: Торговое представительство Российской Федерации в Финляндии, 2019.
[118] Согласно докладу «Трансатлантическая экономика 2014» университета Джона Хопкинса, в плане инвестиций Финляндия страдает от санкций больше, чем Россия.
[119] Волков А.М. Экономические отношения России с Финляндией на современном этапе // Вестник Института экономики РАН. 2016. №5. URL: https://cyberleninka.ru/article/n/ekonomicheskie-otnosheniya-rossii-s-finlyandiey-na-sovremennom-etape (дата обращения: 18.04.2020).
[120] Финские фермеры потеряли 400 млн евро из-за контрсанкций РФ [Электронный ресурс] /. — Электронный ресурс. — 2015. — Режим доступа: http://fontankafi.ru/articles/22661/ (дата обращения: 18.04.2020).
[121] Финский министр — о российской экономике: Не видно света в конце тоннеля [Электронный ресурс] /. — Электронный ресурс. — 2015. — Режим доступа: http://fontankafi.ru/articles/21924/ (дата обращения: 10.04.2020).
[122] Тенденции развития торговли стран северной Европы - членов ЕС с государствами ЕАЭС [Электронный ресурс] /. — Электронный ресурс. — Москва: Национальный

исследовательский Институт мировой экономики и международных отношений имени Е.М. Примакова Российской академии наук, 2018. — Режим доступа к журн.: https://elibrary.ru/item.asp?id=35361705 (дата обращения: 12.04.2020).

[123] Европейский союз и Евразийский экономический союз: долгосрочный диалог и перспективы соглашения. — СПб.: ЦИИ ЕАБР, 2016. —15-16 с

[124] Обзор состояния экономики и основных направлений внешнеэкономической деятельности Финляндии. — Хельсинки: Торговое представительство Российской Федерации в Финляндии, 2019 – с. 48.

[125] Там же, с 337

[126] "Газпром" продал долю в финской Gasum за 251 млн евро [Электронный ресурс] /. — Электронный ресурс — ИТАР-ТАСС, 2016. — Режим доступа: https://tass.ru/ekonomika/3247790 (дата обращения: 12.04.2020).

[127] Обзор состояния экономики и основных направлений внешнеэкономической деятельности Финляндии. — Хельсинки: Торговое представительство Российской Федерации в Финляндии, 2017 – с. 84

[128] Финская Gasum поглотила СПГ-оператора Норвегии Skangas [Электронный ресурс] /. — Электронный ресурс. — Режим доступа: https://teknoblog.ru/2018/11/28/94865 (дата обращения: 02.04.2020).

[129] Обзор состояния экономики и основных направлений внешнеэкономической деятельности Финляндии. — Хельсинки: Торговое представительство Российской Федерации в Финляндии, 2017

[130] Там же

[131] Там же

[132] Там же

[133] Там же, с. 27

[134] Там же, с. 38

[135] ОСК продает верфь Arctech Helsinki Shipyard владельцам «Невского ССЗ» [Электронный ресурс] /. — Электронный ресурс. — Режим доступа: https://www.fontanka.ru/2019/05/15/065/ (дата обращения: 22.03.2020)

[136] Обзор состояния экономики и основных направлений внешнеэкономической деятельности Финляндии. — Хельсинки: Торговое представительство Российской Федерации в Финляндии, 2017 – с. 83
[137] Там же, с. 85
[138] Там же, с. 28
[139] Там же, с. 40
[140] Там же, с. 107
[141] Там же, с. 107-108
[142] Сутырин Сергей Феликсович, Воробьева Ирина Валентиновна Крупные финские компании на российском рынке // Современная Европа. 2019. №3 (88). URL: https://cyberleninka.ru/article/n/krupnye-finskie-kompanii-na-rossiyskom-rynke (дата обращения: 19.04.2020).
[143] Лидеры финского бизнеса — 2017 [Электронный ресурс] /. — Электронный ресурс. — Режим доступа: https://www.fontanka.ru/longreads/business_fi/ (дата обращения: 20.03.2020).
[144] Финский бизнес – 2018 [Электронный ресурс] /. — Электронный ресурс. — 2018. — Режим доступа: https://www.fontanka.ru/longreads/finnish_business_2018 (дата обращения: 14.03.2020).
[145] Волков А.М. Экономические отношения России с Финляндией на современном этапе // Вестник Института экономики РАН. 2016. №5. URL: https://cyberleninka.ru/article/n/ekonomicheskie-otnosheniya-rossii-s-finlyandiey-na-sovremennom-etape (дата обращения: 18.04.2020).176
[146] Там же
[147] Там же
[148] Обзор состояния экономики и основных направлений внешнеэкономической деятельности Финляндии. — Хельсинки: Торговое представительство Российской Федерации в Финляндии, 2019 – с. 154
[149] Там же
[150] Плюснин Роман Михайлович Эффекты создания и отклонения торговли после вступления Финляндии в ЕС effects of trade creation and trade diversion in the Finland’s import // Современная Европа. 2018. №4 (83). URL: https://cyberleninka.ru/article/n/effekty-sozdaniya-i-otkloneniya-

torgovli-posle-vstupleniya-finlyandii-v-es-effects-of-trade-creation-and-trade-diversion-in-the-finland-s (дата обращения: 19.04.2020).
[151] Обзор состояния экономики и основных направлений внешнеэкономической деятельности Финляндии. — Хельсинки: Торговое представительство Российской Федерации в Финляндии, 2019 – с. 151-153
[152] Там же, 24
[153] Нестеров Игорь Олегович, Сутырин Сергей Феликсович Экономика Финляндии перед лицом новых вызовов: валютный аспект // Международная торговля и торговая политика. 2017. №2 (10). URL: https://cyberleninka.ru/article/n/ekonomika-finlyandii-pered-litsom-novyh-vyzovov-valyutnyy-aspekt (дата обращения: 19.04.2020).
[154] Там же, 74
[155] IMF, World Economic Outlook, October 2016. – URL: http://www.imf.org/external/pubs/ft/weo/2016/02/pdf/tblparta.pdf (дата обращения: 19.04.2020).
[156] Financial Sense. –
URL: http://www.financialsense.com/contributors/christopher-quigley/europe-continuesdisintegrate- politically (дата обращения: 19.04.2020).
URL:
http://yle.fi/uutiset/osasto/novosti/vyayuryunen_peredal_v_parlament_
grazhdanskuyu _initsiativu_o_ vykhode_iz_yevrozony/8735147 (дата обращения: 19.04.2020).
[157] Нестеров Игорь Олегович, Сутырин Сергей Феликсович Экономика Финляндии перед лицом новых вызовов: валютный аспект // Международная торговля и торговая политика. 2017. №2 – с.74 (10). URL: https://cyberleninka.ru/article/n/ekonomika-finlyandii-pered-litsom-novyh-vyzovov-valyutnyy-aspekt (дата обращения: 19.04.2020).
[158] Оллус С., Симола Х. Финский реэкспорт в Россию // Экономический журнал ВШЭ. 2007. №4. – с.540.URL: https://cyberleninka.ru/article/n/finskiy-reeksport-v-rossiyu (дата обращения: 16.03.2020).
[159] Там же, 541
[160] Там же, 551
[161] Там же, 550

[162] Там же, 552
[163] Там же, 551
[164] Там же, 544
[165] Там же, 550
[166] Обзор состояния экономики и основных направлений внешнеэкономической деятельности Финляндии. — Хельсинки: Торговое представительство Российской Федерации в Финляндии, 2019 – с.18
[167] Там же, 48
[168] Нарышкин А. А. Развитие внешнеэкономических связей между Россией и Финляндией в современных условиях // ПСЭ. 2012. №1. – с. 336 – URL: https://cyberleninka.ru/article/n/razvitie-vneshneekonomicheskih-svyazey-mezhdu-rossiey-i-finlyandiey-v-sovremennyh-usloviyah (дата обращения: 19.04.2020)