

КУРСОВАЯ РАБОТА

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

Асовский Павел Викторович

**Тема: «Внеэкономическая
деятельность Финляндии на
пространстве Большой
Евразии»**

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.

- **Правительство Финляндии предпринимает активные меры по улучшению экспортных возможностей финских производителей на пространстве Большой Евразии:**
- **Программы содействия экспорту,**
- **Торговые соглашения со странами Евразии**
- **Реализация транспортных инфраструктурных проектов, призванных улучшить**

- 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.

Задачей работы является оценка
перспективы увеличения присутствия
финских компаний на рынках регионов
Евразии.

В рамках решения задачи работы
решаются две подзадачи

Анализ и оценка внешнеэкономической
деятельности Финляндии на
пространстве Евразии

Анализ и оценка возможностей
Финляндии как транспортно-
логистического хаба Европы

План исследования

- **ВВЕДЕНИЕ**
- **Часть I. Теоретическая часть**
- Идейная база работы
- Понятийный аппарат.
- Нормативно-правовая база
- Правовая база в сфере международного движения капитала
- **Часть II. Характеристика внешнеэкономической деятельности Финляндии**
- Макроэкономические показатели и общая характеристика экономики Финляндии за 2016-2018 гг.
- Перспективы развития экономической системы Финляндии
- Общая характеристика экспорта и импорта товаров Финляндии
- Характеристика импорта и экспорта товаров Финляндии по отраслям
- Инвестиционная активность Финляндии и участие страны в международном движении капитала
- Внешнеэкономическая активность Финляндии в Евразии
- Характеристика Финляндии как транспортного хаба
- **Часть III. Перспективы финской внешнеэкономической деятельности на пространстве Большой Евразии**
- Рынок евразийских регионов
- Влияние транзитных коридоров на экономику внутриевразийских стран и регионов
- Транзитные коридоры Евразии
- Особенности внешнеэкономической политики Финляндии как члена ЕС
- Финский реэкспорт как показатель нереализованного внешнеторгового потенциала страны в евразийских странах и регионах
- Перспективы внешнеэкономической деятельности Финляндии в регионах Большой Евразии в контексте взаимоотношений ЕС и России
- Противоречия между ЕС и Россией как фактор, снижающий потенциал сотрудничества России и Финляндии в Евразии
- Негативный опыт российско-финского сотрудничества как фактор, снижающий потенциал сотрудничества России и Финляндии в Евразии
- **ЗАКЛЮЧЕНИЕ**
- **ПРИЛОЖЕНИЯ**
- **СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ**

Логика изложения материала

- Часть 1. Изложение идейной и теоретической базы работы для обоснования методологических особенностей работы
- Часть 2. Характеристика внешнеэкономической деятельности Финляндии и оценка возможностей Финляндии как транспортно-логистического хаба Европы.
- Часть 3. На основании выводов Части 2 и на основе анализа материала различных источников раскрывается **основной вопрос курсовой работы – дается оценка перспектив участия Финляндии в экономических процессах Евразии**

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

Во второй части работы проводится:

- 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.
- 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.

В третьей 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.

Положение, выносимое на защиту

- ❖ Финляндия имеет достаточный потенциал для осуществления более активной внешнеэкономической деятельности на пространстве Евразии,
однако перспективы увеличения присутствия финских компаний на рынках регионов Евразии, в существующих условиях, неблагоприятны.

Место Финляндии в системе мировых торговых отношений

- Финляндия является членом Всемирной торговой организации (ВТО) с 1 января 1995 года и членом ГАТТ с 25 мая 1950 года.
- 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.

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.

С 1 января 2014 года применяется схема тарифных преференций, предоставляемых странами Европейского Союза на импортируемый товар (Генерализированная система преференций, ГСП) в соответствии с Регламентом ЕС 978/2012 от 25 октября 2012 года.

Также Финляндия придерживается политики ЕС в плане выполнения преференциальных соглашений (соглашений о свободной торговле) с отдельными странами и группами стран. Финляндия является участником более 40 региональных торговых соглашений.

Товарная структура экспорта Финляндии



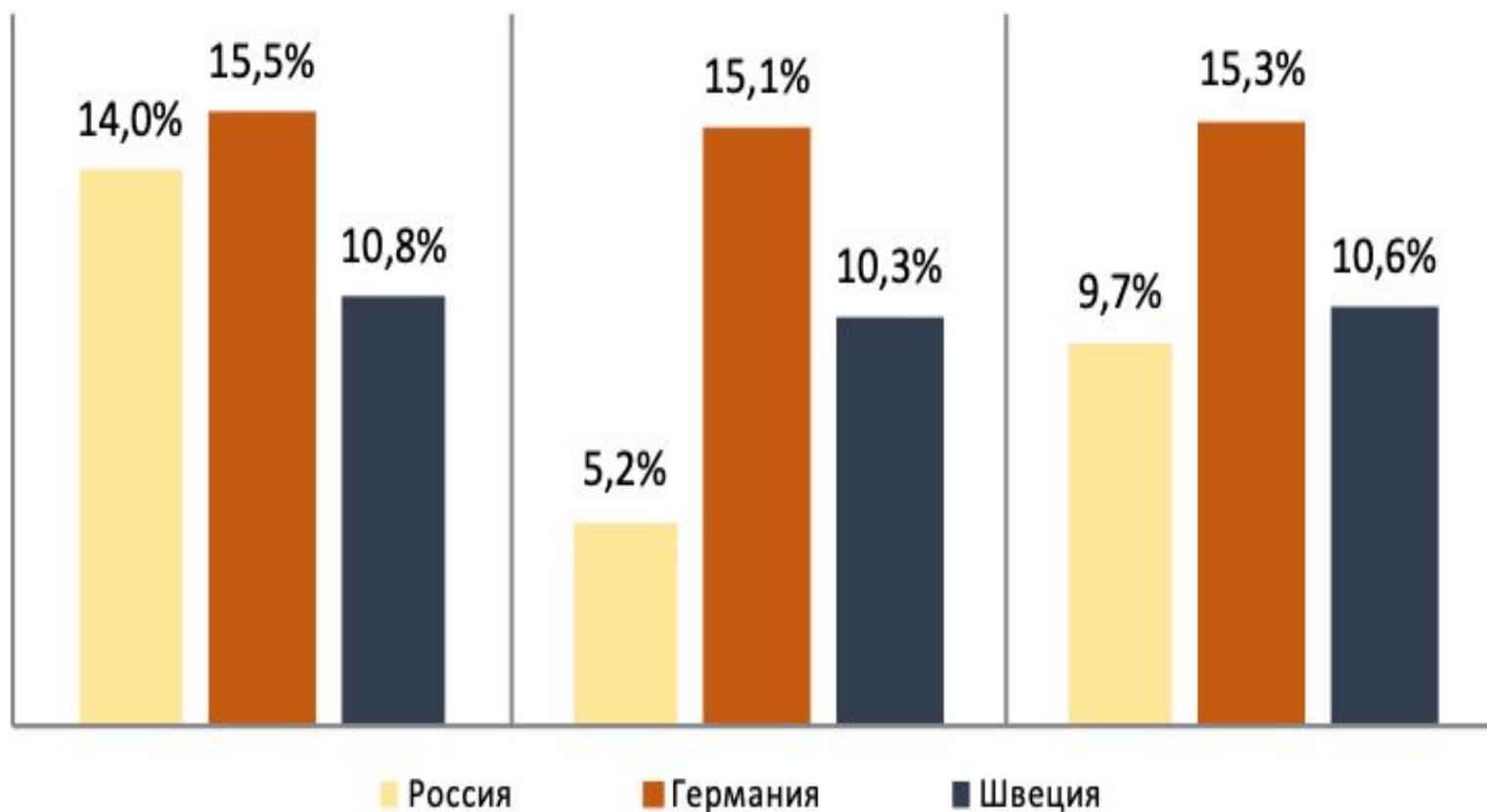
Источник: Таможня Финляндии, апрель 2019 г.

Доля основных торговых партнеров во внешней торговле Финляндии

Импорт Финляндии

Экспорт Финляндии

Торговый оборот



Год	Товарооборот		Экспорт		Импорт	
	Стоимость, млн. евро	Изменение, %	Стоимость, млн. евро	Изменение, %	Стоимость, млн. евро	Изменение, %
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

Динамика финской внешней торговли товарами в 2013-2018 гг.

Источник: Таможня Финляндии, апрель 2019 г.

Внешняя торговля Финляндии со странами

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
	Кыргызста н	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

ЭКОНОМИКА И ПОЛИТИКА А.Волков ТЕНДЕНЦИИ РАЗВИТИЯ ТОРГОВЛИ СТРАН СЕВЕРНОЙ ЕВРОПЫ – ЧЛЕНОВ ЕС С

ГОСУДАРСТВАМИ ЕАЭС РАССЧИТАНО ПО: EUROSTAT: EU TRADE SINCE 1988 BY SITC. — РЕЖИМ ДОСТУПА:

[HTTP://EC.EUROPA.EU/EUROSTAT/WEB/INTERNATIONAL-TRADE/DATA/DATABASE](http://ec.europa.eu/eurostat/web/international-trade/data/database) — ДАТА ОБ-РАЩЕНИЯ: 14 МАРТА 2018.

- ⇒ Сложные экономические процессы в еврозоне,
- ⇒ кризисные явления в Финляндии,
- ⇒ замедление темпов экономического роста в Российской Федерации,
- ⇒ санкции и контрсанкции,
- ⇒ падение цен на нефть и снижение курса рубля в 2014 г.

- 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.
- 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.

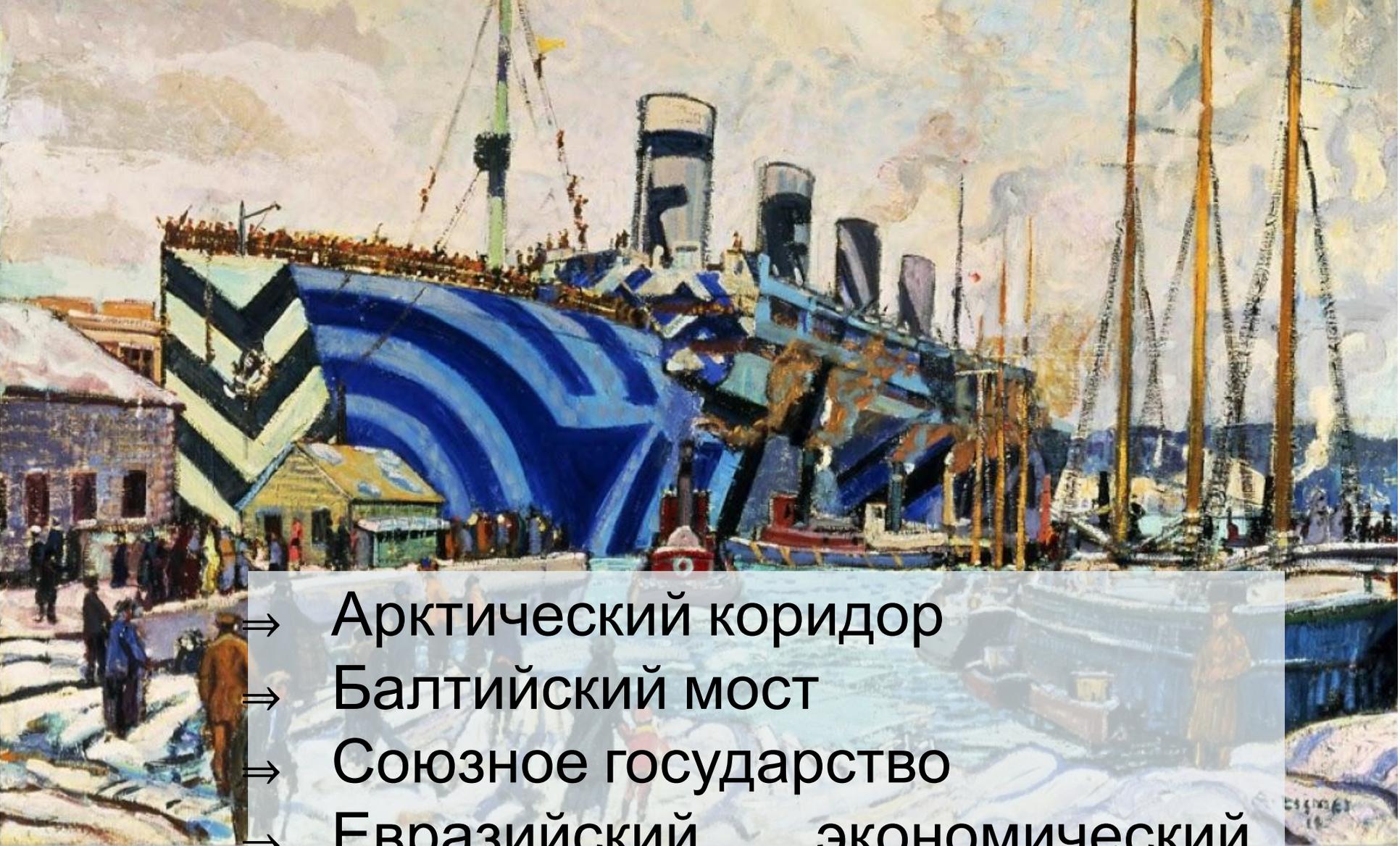
- Однако рынки Азии оказались привлекательными для инвесторов и предпринимателей не только по причине их большой емкости, но также вследствие целого ряда других причин:
- дешевизны факторов производства,
- дешевой высококвалифицированной рабочей силы,
- богатства регионов Азии природными ресурсами,
- долгосрочных перспектив устойчивого развития,
- богатого инновационного и научного капитала,
- наличия передовых производственных мощностей,
- природно-климатических условий,

- Географическое положение Финляндии является периферийным в связи с чем формирование в Финляндии главного торгового и транспортно-логистического хаба Восточной Балтики нецелесообразно
- Однако Финляндия обладает всей необходимой транспортной инфраструктурой для формирования на ее территории регионального транспортно-логистического узла, а именно...
- Протяженность дорожной сети в Финляндии составляет 454 000 км, с долей частных и лесных автодорог в 350 000 км, муниципальных уличных сетей – 26 000 км, государственных автомагистралей - 78 000 км
- Протяжённость финских железных дорог в Финляндии составила 5 926 км, долей электрифицированных дорог составляет 3 270 км
- 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.

- 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.

- 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.

- **Выгодно ли странам-транзитерам строительство трансевразийских коридоров?**
- Еще одним проектом с финским участием, реализуемым в рамках инициативы «Один пояс – один путь», является проект Smart Silk Way («Умный Шелковый путь»), направлен на развитие транспортной инфраструктуры транспортного коридора «Европа-Россия-Китай»: модернизацию дорог, внедрение систем управления автомобильными потоками и т.д.
- 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



- ⇒ Арктический коридор
- ⇒ Балтийский мост
- ⇒ Союзное государство
- ⇒ Евразийский экономический союз
- ⇒ Один пояс - один путь

- **Двойственная позиция стран-транзитеров в вопросе развития евразийских транспортных коридоров**
- Чтобы избежать негативных эффектов от участия в трансевразийских транспортных коридорах, в Правительстве каждой страны-транзитера стараются выработать сбалансированный курс в вопросе развития трансевразийских экономических контактов, стараются учесть специфику и условия реализации трансевразийских проектов, которые пролегают по разным территориям и создают различные условия для национальных производителей стран Евразии.
- В связи с этим страны-транзитеры занимают двойственную позицию в вопросе развития евразийских транспортных проектов:
- с одной стороны рассчитывают на интенсификацию торговли и поддерживают инфраструктурную часть проекта,
- с другой стороны, выступают за сохранение национальных протекционных мер.

- **Негативные эффекты от евразийских транспортных коридоров**
- Однако какие бы протекционистские меры не действовали в странах-транзитерах – экономический эффект от трансевразийских коридоров все равно будет смешанным:
 - вырастет реэкспорт и серый импорт,
 - товары и услуги крупных экспортоориентированных держав будут захватывать традиционные зарубежные рынки национальных производителей.
- Таким образом, любой крупный транспортный инфраструктурный проект в Евразии выгоден, в первую очередь, крупным державам, с большой экспортоориентированной экономикой.

Потери экспортной выручки от снижения российского экспорта нелегко компенсировать из других стран. В 2013 году Россия была основным направлением для экспорта продуктов питания с долей 30%. В 2018 году её доля была всего 7%, (93 млн. евро, 2017 г. – 94 млн. евро).

Согласно докладу «Трансатлантическая экономика 2014» университета Джона Хопкинса, в плане инвестиций Финляндия страдает от санкций больше, чем Россия. Министерство финансов Финляндии оценивает прямые потери от российских ответных мер примерно в 0,1% ВВП Финляндии.

Сельское хозяйство Финляндии потеряло уже 400 млн. евро из-за контрсанкций России, из них, согласно докладу Союза финских фермеров МТК, порядка 200 млн. евро недосчитались финские производители молочной продукции. ЕС принял решение выделить финским фермерам 9 млн. евро в качестве компенсации.

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:

млрд куб. м 1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2006	2008	2011	2012	2015	2027
						-200	-200	-201		-	-202	
						5	7	0		2014	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:

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

Перечень вопросов, которые должны быть решены в контексте интеграции

по линии ЕС — ЕАЭС, включает в себя десятки позиций (Винокуров, 2014).

Приведенный ниже список, безусловно, не является исчерпывающим. Тем не менее он иллюстрирует сложность потенциальной повестки дня ЕС — ЕАЭС:

- 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;

Спасибо за
внимание;)