

УДК 911.3

**ПОТЕНЦИАЛ
ЭКОНОМИКО-
ГЕОГРАФИЧЕСКОГО
ПОЛОЖЕНИЯ
КАЛИНИНГРАДСКОЙ
ОБЛАСТИ:
ОГРАНИЧЕНИЯ
И ПЕРСПЕКТИВЫ
РЕАЛИЗАЦИИ**

А. Б. Себенцов*
М. В. Зотова*



Калининградская область и ее эксклавный статус — объект пристального внимания многих исследователей, представляющих разные страны и области знания. В то же время перспективы взаимодействия региона с соседними воеводствами Польши и уездами Литвы, составлявших некогда интегрированное социально-экономическое, а нередко и политическое пространство, остаются по-прежнему не совсем ясными. В научной литературе и публицистике распространен взгляд на Калининградскую область как «двойную периферию», исключенную из основных модернизационных процессов и в зоне европейской интеграции, и в РФ. Однако использование полимасштабного подхода к анализу социально-экономических показателей, результаты экспертных интервью и опросов показали, что эта точка зрения не вполне справедлива. Сравнение основных индикаторов, характеризующих Калининградскую область и соседние регионы Польши и Литвы, показало, что социально-экономическое положение и уровень жизни в них сопоставимы, поэтому существуют объективные предпосылки для равноправного межрегионального сотрудничества. Анализ объективной информации о социально-экономическом развитии приграничных регионов в совокупности с результатами опроса студентов в ведущих вузах Гданьска, Калининграда и Клайпеды говорит о том, что причины, деформирующие трансграничные отношения, во многом субъективны и лежат в сфере геополитических ориентаций, информационной и институциональной политики, устойчивых стереотипов общественного мнения. Таким образом, интеграция Калининградской области и остальной территории страны с годами все больше становится не только экономической, но и социально-культурной задачей. Представленный в статье анализ этапов эксклавизации региона и методов государственной поддержки, обусловленные спецификой ЭГП региона, подтверждают этот вывод.

* Институт географии РАН
119017 Москва,
Старомонетный переулок, дом 29

Поступила в редакцию 01.11.2013 г.

doi: 10.5922/2074-9848-2013-4-8

© Себенцов А. Б., Зотова М. В., 2013

Ключевые слова: эксклав, экономика приграничных регионов, градиенты, режим открытой экономической зоны, Калининградская область

Главная особенность экономико-географического положения (ЭГП) Калининградской области – это ее *эксклавный характер*. Опираясь на исследования Е. Ю. Винокурова [12], можно сказать, что Калининградская область сегодня является одновременно эксклавом России (по отношению к Польше и Литве) и полуанклавом Европейского союза. Анализ работ, посвященных особенностям ЭГП региона [14; 31; 37], показывает, что фактическая эксклавность Калининградской области формировалась постепенно. Можно выделить два основных этапа эксклавизации региона.

Первый этап (1990-е гг.) связан с процессами государственного строительства в Литве и Беларуси. Возникновение реальных барьеров из-за введения пограничного и таможенного контроля, появление торговых пошлин, визовых сборов увеличило временные и финансовые издержки на операции по ввозу и вывозу продукции, что ускорило и усилило распад межрегиональных производственных связей. Ситуация осложнялась и тем, что область испытывала высокую энергетическую зависимость от своих соседей по поставкам электроэнергии и топлива, а также от транзита российских энергоносителей через их территорию. В результате произошел глубокий спад в жизненно важных для региона отраслях — машиностроении, целлюлозно-бумажной, рыбной промышленности и др. Население ощутило прежде всего экономические последствия эксклавизации региона, хотя свобода передвижения через новую российско-литовскую границу сохранилась.

На втором этапе (2000-е гг.) эксклавизация стала следствием евроатлантической интеграции, охватившей пограничные государства, что привело к появлению новых таможенных и пограничных барьеров как для населения, так и для хозяйствующих субъектов региона. Так, если до 2003 г. жители Калининградской области могли посещать Польшу и Литву без виз¹ по общегражданским паспортам, то уже в 2003 г. для этого потребовались специальные визы, которые, впрочем, были многократными и бесплатными. Для транзита на территорию России и обратно выдавались специальные транзитные документы для железнодорожного (УПД ЖД) и других видов сухопутного транспорта (УТД). К 2005 г. даже для транзита в Россию уже необходимо было предъявлять загранпаспорт (кроме авиационного транспорта и паромного сообщения). Изолированность от основной территории России постепенно нарастала и все больше сказывалась на жизни населения.

Федеральные и региональные власти прилагали усилия для смягчения процесса эксклавизации с помощью дипломатических мер, а также за счет разработки и принятия ряда региональных и федеральных нормативных актов. Регион получил значительные преференции в таможенной и налоговой сферах, а также в части тарифной поддержки транспортного потока (субсидирование авиаперевозок, компенсация

¹ С 2002 г. транзит в Калининградскую область сухопутным транспортом через территорию Литвы стал возможен при условии использования Упрощенного транзитного документа.

транзитных расходов на прокачку газа через территорию Беларуси и Литвы и пр.). Создание в 1991 г. на территории области свободной экономической зоны «Янтарь» и закрепление статуса Особой экономической зоны (ОЭЗ) в 1996 г. позволило беспрошлинно импортировать сырье и полуфабрикаты, а также вывозить готовую продукцию, но при условии, что добавленная стоимость в пределах региона составит не менее 30% (для электроники и бытовой техники — 15%). В результате в регионе были сформированы крупные кластеры автомобильной, электронной и электротехнической промышленности, построенные на принципе импортозамещения [36].

Крупные инвестиции со стороны государства и подконтрольных ему компаний были направлены и на сокращение энергетической зависимости (строительство Калининградской ТЭЦ-2, начало строительства Балтийской АЭС), а также расширение транспортных возможностей региона по связям с основной территорией России (паромная переправа в Балтийске). Таким образом, действия федеральных и региональных властей стали мощным фактором регионального развития.

Федеральный закон об ОЭЗ в Калининградской области от 1 октября 2006 г. установил десятилетний переходный период (до 2016 г.), сохранив таможенные льготы для юридических лиц, зарегистрированных до 1 апреля 2006 г., и заменив их на налоговые льготы для новых резидентов ОЭЗ (ФЗ-№ 16 от 10.01.2006 г.) [35].

Свои коррективы внесло введение новых механизмов ограничения доступа к режиму свободной таможенной зоны в рамках Таможенного союза (Соглашение по вопросам СЭЗ от 18.06.2010 г.) [32]. Для нивелирования новых ограничений в конце июля 2013 г. в Федеральный закон об ОЭЗ в Калининградской области были внесены дополнения, гарантирующие резидентам ОЭЗ, зарегистрированным до 1 апреля 2006 г., компенсацию затрат на уплату введенных таможенных пошлин на товары Таможенного союза за счет средств федерального бюджета до 1 апреля 2016 г. Однако механизм выплат компенсации пока не разработан, и судьба резидентов ОЭЗ после 2016 г. так и не ясна.

Сейчас на предприятиях, пользующихся льготами ОЭЗ, производится более 70% промышленной продукции области — $\frac{1}{4}$ ВРП [26]. Продукция резидентов ОЭЗ имеет высокую степень тарифной защиты и налоговые преимущества перед прямым импортом. В то же время налоговые преференции, которые заменят таможенные льготы после 2016 г., вряд ли смогут компенсировать импортозамещающим предприятиям все издержки эксклавного положения. По мнению большинства экспертов, сужение возможностей по экономической поддержке резидентов ОЭЗ может привести к падению объемов производства или даже полному сворачиванию отдельных отраслей (электроника, пищевая промышленность, металлургия, деревообработка и легкая промышленность).

По оценкам экономистов, после прекращения действия закона «Об Особой экономической зоне» в 2016 г. ожидается падение ВРП на 16—19%, закрытие порядка 500 предприятий и сокращение занятых на

45—50 тыс. человек, а также резкое сжатие потребительского рынка и, как следствие, снижение объемов торговли и производства [10]. По информации региональных СМИ, некоторые компании уже начали переводить производство в Польшу и Литву, а также присматриваются к Беларуси [9; 20]. В 2012 г. объем выведенных иностранных инвестиций более чем на 100 млн долларов превысил объем вложенных, а за первые пять месяцев текущего года в области зафиксирован спад промышленного производства [26].

В 2013 г. для обеспечения устойчивого развития региона и смягчения последствий его эксклавности была принята государственная программа РФ «Социально-экономическое развитие Калининградской области до 2020 года». Программа включает, в частности, меры государственной поддержки региона: устранение избыточных административных барьеров в сфере таможенного администрирования, рассмотрение возможности продления переходных положений ФЗ об ОЭЗ (2006 г.), установление специального порядка перемещения товаров между Калининградской областью и остальной частью Таможенного союза, а также введение дополнительных налоговых льгот (по налогу на прибыль организаций, на имущество, НДС и т. д.) с целью поддержки лиц, осуществляющих приоритетные виды деятельности (промышленно-производственные, технико-внедренческие и др.) [13; 35]. По мнению губернатора региона, модернизация таможенных постов, заложенная в программе, также будет способствовать преодолению последствий отмены таможенных преференций ОЭЗ в 2016 г. и позволит снизить административные барьеры для бизнеса.

Тем не менее эксклавность не поддается полной компенсации в силу необходимости в той или иной мере согласовывать компенсационные механизмы с правительствами окружающих государств и их интеграционными объединениями. Интересы эксклава как относительно изолированной от остальной страны территориальной системы не всегда совпадают с интересами других регионов России и государства в целом. Решения, направленные на преодоление эксклавности, приводят к появлению у региона дополнительных преимуществ перед другими регионами со схожей хозяйственной специализацией. Это вызывает межрегиональные конфликты экономического и политического свойства. Кроме того, некоторые преимущества становятся причиной возникновения полуправового бизнеса.

Так, льготные условия ввоза и таможенного оформления иностранных автомобилей, существовавшие в Калининградской области в первой половине 2000-х гг., способствовали не только ее стремительной «автомобилизации» (многие автомобили, зарегистрированные в области, использовались в других регионах страны), но и привели к протестам со стороны автопроизводителей, а затем и властей других регионов России, особенно Самарской и Нижегородской областей. Еще более серьезный конфликт был связан с попыткой лишить калининградский «Автотор» таможенных льгот на ввоз иностранных машинокомплектов, что давало данному предприятию «исключительные» преимущества.

Под давлением Объединения автопроизводителей России «Автотор» был вынужден закрыть весной 2008 г. сборочную линию автомобилей «Чери» (Chery), которые составляли серьезную конкуренцию продукции АвтоВАЗа. Несмотря на существенные поступления в бюджет и прирост показателей в региональном промышленном производстве от сборки китайских автомобилей (более 35 тыс. произведенных и реализованных авто за 2007 г.), мощное лобби АвтоВАЗа во властных кругах привело в 2009 г. к аннулированию планов компаний «Чери» и «Автотор» по совместному строительству завода мощностью 200—250 тыс. автомобилей в год [14; 20]. Можно предположить, что анонсированный в 2013 г. проект автокластера в рамках государственно-частного партнерства на фоне снижения объемов производства автомобилей и спроса на них также способен вызвать подобные конфликты [15; 25].

В ряде случаев решения, принимаемые в интересах страны в целом, не учитывают эксклавное положение региона и больно ударяют по его населению и экономике. Так, долгожданное Соглашение о взаимном упрощении выдачи виз гражданам России и ЕС, вступившее в силу 1 июня 2007 г., привело к ужесточению визового режима для жителей области. Вместо бесплатной годовой визы для посещения Польши и Литвы жители области вынуждены оформлять однократную визу стоимостью 35 долларов. Другим примером может служить практика применения статьи 15 федерального закона «О порядке выезда из РФ и въезда в РФ», которая ограничивает возможности выезда за границу гражданам, уклоняющимся от обязательств, наложенных на них судом или третьей стороной (задолженность по кредиту, алиментам, квартплате и пр.). Эта статья ограничивает передвижение жителей Калининградской области в другие субъекты РФ, поскольку для этого необходимо пересекать государственную границу [22, с. 18].

Компенсировать издержки эксклавноности области может ее *транспортно-географическое положение (ТГП)* [19; 24; 36]. К несомненным плюсам ТГП региона обычно относят его выход к Балтике, обеспечивающий беспрепятственную связь с российским Северо-Западом (автомобильно-железнодорожный комплекс в Балтийске), а также расположение на перекрестке грузопотоков «север-юг» и «запад-восток». На примере других регионов мира известно, что подобные условия позволяют извлекать максимум выгоды из приморского положения [31]. По мнению многих экспертов, это дает возможность надеяться на формирование в регионе транспортного кластера, способного в дальнейшем интегрироваться в транспортную систему Балтийского региона [24].

Так, одна из ветвей Первого панъевропейского коридора (ветвь I-A, Via Hanseatica) должна помочь Калининградской области закрепить за собой статус естественного моста между разными частями единого европейского пространства — Польшей и странами Прибалтики. Однако полноценная реализация этого проекта, который предусматривает разработку специального туристического маршрута, осложняется не только недостаточным уровнем развития необходимой инфраструктуры, но и таможенными и пограничными барьерами.

Гораздо более конкурентоспособной выглядит другая ветвь Первого панъевропейского транспортного коридора (ветвь I-B, Via/Rail Baltica) — проект железной дороги со стандартной европейской шириной колеи (1435 мм), которая, не пересекая внешних границ Европейского союза, позволит напрямую связать крупнейшие города прибалтийских государств с железнодорожной сетью Западной Европы [6]. Этот проект также охватывает и автомобильную дорогу [28]. В связи с этим перевалка грузов через Клайпедский порт (грузооборот 40 млн т) с последующей их отправкой по ветви IX-A Клайпеда — Вильнюс выглядит куда более привлекательной в глазах потенциальных грузоотправителей и инвесторов, чем использование калининградской ветви транспортного коридора.

Поэтому, несмотря на то что Калининград (суммарный грузооборот в 2012 г. — 12,7 млн т) — единственный в России незамерзающий порт на Балтике, его транспортные перспективы неоднозначны. Заставляет сомневаться в будущем активном использовании калининградской транспортной ветви и конкуренция с соседними польскими портами — Гданьском (25 млн т) и Гдыней (15 млн т), хинтерланд которых не перерезается государственными границами.

Пограничное положение Калининградской области находится в сложном соотношении с ее эксклавым положением. Хотя эксклаvnность и пограничность — пересекающиеся понятия, из-за высокой степени компактности территории области возникают региональные эффекты, связанные именно с повсеместной близостью государственных границ, а не с ее изолированностью от основной территории России [30].

В научной литературе и публицистике распространен взгляд на Калининградскую область как «двойную периферию», исключенную из основных модернизационных процессов как в зоне европейской интеграции, так и в РФ [31]. Этот вопрос является дискуссионным. Использование полимасштабного подхода к анализу социально-экономических показателей, характеризующих Калининградскую область и другие регионы Северо-Западного федерального округа (СЗФО), а также соседние регионы за рубежом, показывает, что социально-экономические градиенты отнюдь не столь значительны, а уровень жизни населения сопоставим.

При сравнении с регионами СЗФО Калининградская область сильно отстает лишь от Санкт-Петербурга и нефтедобывающего малонаселенного Ненецкого АО. Наиболее близкие к Калининграду показатели у Ленинградской и Вологодской областей, которые оцениваются экспертами как динамично развивающиеся. Преимуществом Калининградской области считается более «молодая» и сбалансированная половозрастная структура населения и миграционная привлекательность [16].

На фоне многих регионов СЗФО и соседних регионов Польши и Литвы *демографическая ситуация* в Калининградской области относительно благоприятна. Численность населения области благодаря положительному сальдо миграций с 1990-х гг. стабилизировалась (рис. 1). Однако продолжительность жизни в области ниже; нет заметных сдвигов в структуре смертности, что свидетельствует о сохранении значи-

тельного уровня социальной патологии (алкоголизма, наркомании, распространения ВИЧ и пр.). Гораздо хуже выглядит демографическая ситуация в Литве. Массовая эмиграция после вступления в ЕС и открытия европейского рынка труда в сочетании с естественной убылью привела к сокращению населения более чем на 13%. Почти четверть этих потерь пришлось на три граничащих с Россией уезда. По данным миграционных служб, более половины отъезжающих составили молодые люди в возрасте от 20 до 29 лет. В Польше численность населения северных регионов остается более-менее стабильной. Анализ данных региональной статистики показывает, что во многих воеводствах и повятах сохраняется небольшой рост численности населения, что обусловлено слабым естественным приростом, компенсирующим миграционный отток [2].

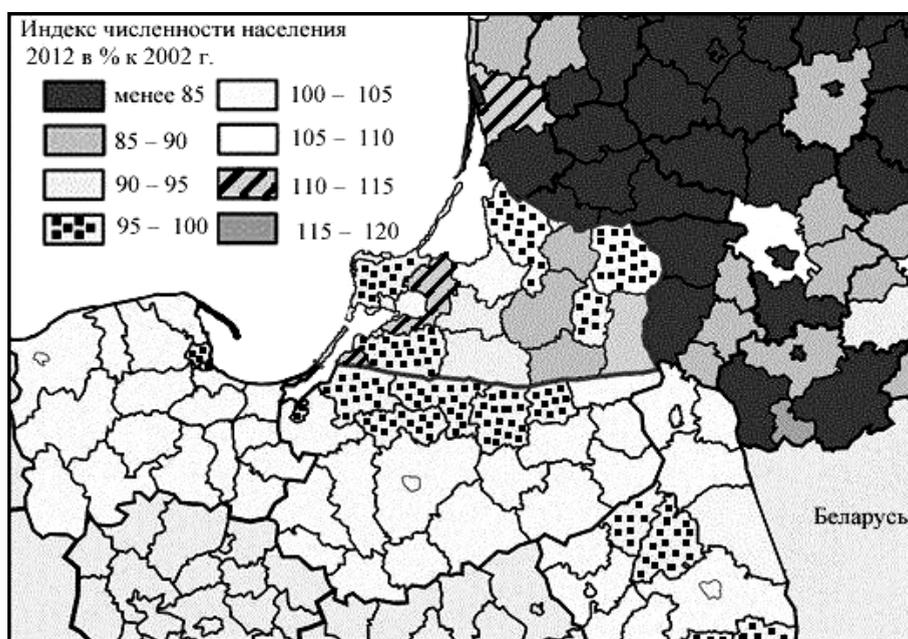


Рис. 1. Динамика численности населения в Калининградской области и соседних регионах Польши и Литвы в 2002—2012 гг., % [1; 2; 7]

Социальная ситуация в трех рассматриваемых регионах не отличается резкими контрастами. Средняя зарплата в Калининградской области (по ППС) в 2012 г. составляла 716 долларов, в Поморском воеводстве — 805, Клайпедском уезде — 762 (рис. 2). Стоимость продуктовой корзины в Гданьске примерно на 20—23% меньше, чем в Калининграде или Клайпеде, но зато жители Гданьска должны вдвое больше платить за бензин, коммунальные услуги и общественный транспорт, чем калининградцы. Купить квартиру дешевле в Калининграде, а машину — в Гданьске или Клайпеде. Поляки в среднем несколько «богаче» россиян и литовцев, но литовское региональное сообщество менее сегрегировано по имущественному признаку, чем польское и российское [8].

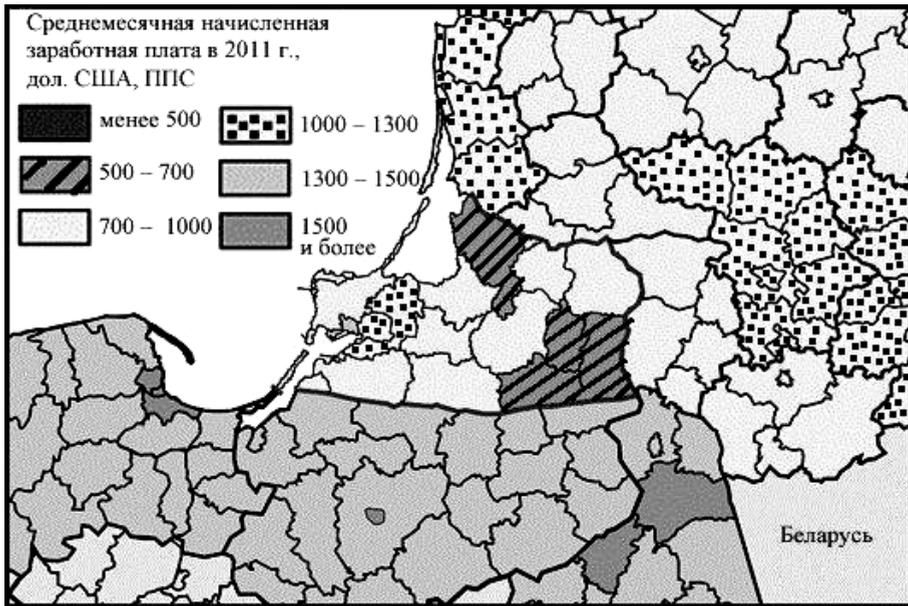


Рис. 2. Среднемесячная начисленная заработная плата в Калининградской области и соседних регионах Польши и Литвы по паритету покупательской способности в 2011 г. (дол. США) [1; 2; 5; 7]

Как показал проведенный опрос² 675 студентов Балтийского федерального университета им. И. Канта (Калининград), а также Гданьского (Польша) и Клайпедского (Литва) университетов, субъективная оценка своего материального положения в общем соответствует объективно сложившейся экономической ситуации (табл. 1). Однако калининградские студенты, как и население России в целом, склонны пессимистически оценивать перспективы развития своего региона: 55,6% учащихся БФУ им. И. Канта считают, что в ближайшие годы ситуация в области останется прежней или ухудшится. В Гданьске такой точки зрения придерживается только 34,6% студентов, в Клайпедке — 18%. При этом калининградцы оценивают свое будущее более оптимистично, чем перспективы развития региона: 57,9% опрошенных убеждены, что в короткое время сумеют повысить свой уровень жизни. Иными словами, они гораздо больше уповают на собственные усилия и не верят в успешное развитие всей России или области.

² Опрос проведен сотрудниками Балтийского университета им. И. Канта (коллектив под руководством Г.М. Федорова и Е.С. Фидри), Клайпедского университета (Э. Спириявас) и Гданьского университета (Я. Вендт) по анкете, разработанной В.А. Колосовым и О.И. Вендиной в рамках проекта РФФИ-НЦНИ № 12-06-91052. В нее вошли вопросы о знании респондентами иностранных языков и опыте поездок за рубеж, оценке материального положения своей семьи и перспектив региона, идентичности, частоте и целях поездок в соседние страны и их восприятию, отношении к режиму границы, миграционным намерениям и геополитическим ориентациям.

Таблица 1

Оценка респондентами уровня доходов своих семей, %

Уровень	Гданьск	Калининград	Клайпеда
Низкий	4,1	5,6	1,9
Ниже среднего	16,1	19,8	12,6
Средний	50,2	54	62,1
Выше среднего	25,3	15,1	19,4
Высокий	4,1	4	3,4

Обращает на себя внимание стабилизация оборота розничной торговли на фоне ускоренного роста цен на товары и услуги. В то же время это не свидетельствует о бедности и стагнации уровня жизни населения. Покупательная способность населения и спрос на товары и услуги растут, но значительная часть покупок осуществляется в соседних странах, прежде всего в Польше, где стоимость товаров ниже (рис. 3). Этот вывод подтверждается экспертными интервью и проведенными авторами опросами. Среди студентов БФУ им. И. Канта 61,1% опрошенных посещали Польшу и 47,6% — Литву. Основными целями поездок в Польшу 30,2% из них назвали покупки и 54,8% — туризм и развлечения, что также связано с потреблением. В Литву 15,9% — выезжали за покупками и 41,3% — для проведения досуга.

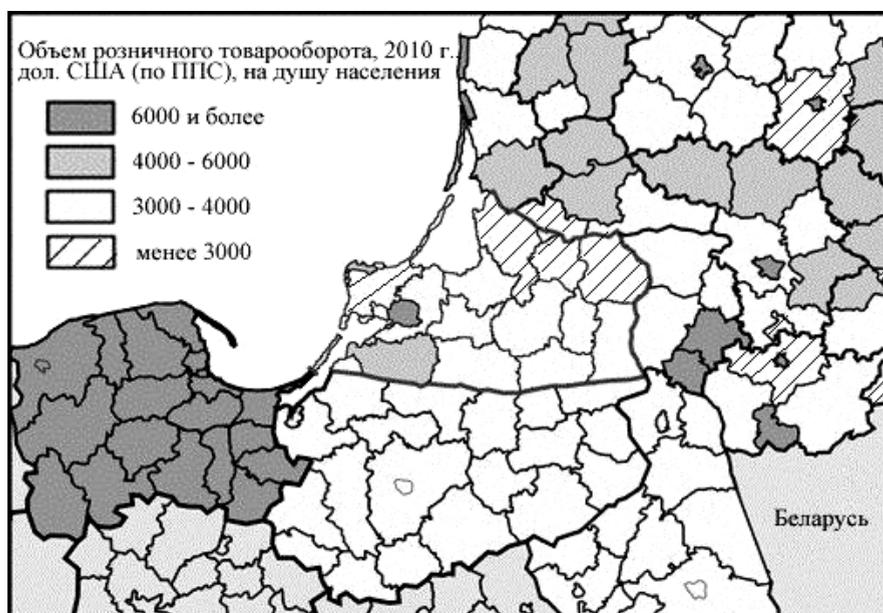


Рис. 3. Розничный товарооборот в Калининградской области и соседних регионах Польши и Литвы по паритету покупательской способности в 2010 г. [1; 2; 5; 7]

Экономика области, ориентированная на импортозамещение и российский потребительский рынок, является крайне «хрупкой» и неустойчивой [36]. В период кризиса 2008 г. экономические показатели Калининградской области снизились сильнее, чем в других российских регионах. В то же время и восстановление происходило гораздо быстрее.

Экономический кризис сильно ударил и по экономике соседних с Калининградской областью регионов Литвы и Польши, которые имеют сходную экономическую специализацию, связанную с транзитом грузов, портовым хозяйством, машиностроением, пищевой промышленностью, обработкой янтаря и рекреацией. По показателям душевого промышленного производства Калининградская область превосходит соседнее Варминьско-Мазурское воеводство и почти сравнима с одним из наиболее развитых регионов Польши — Поморским воеводством (табл. 2).

Таблица 2

**Объем промышленного производства на душу населения
в приграничных регионах Польши, Литвы и Калининградской области
в 2011 г., дол. США [1—4; 30]**

Территория	По курсу национальных валют	По паритету покупательской способности
РФ	9012	13 537
Калининградская область	12 331	18 523
Польша	9974	15 703
Варминьско-Мазурское воеводство	6274	9878
Поморское воеводство	11 547	18 180
Литва	8012	12 191

Сельскохозяйственный сектор Калининградской области близок к уровню польских и литовских соседей. По данным за 2007—2011 гг., область не уступает им по урожайности зерновых (табл. 3). Аграрные проблемы региона связаны не с низкой эффективностью сельского хозяйства, а с сокращением производства и массовым запустением сельскохозяйственных земель, площадь которых сократилась за 1990—2011 гг. почти втрое. При этом Багратионовский район, где расположены основные пограничные переходы с Польшей и велика доля вовлеченных в челночную деятельность, характеризуется минимальными показателями урожайности зерновых (25 ц/га по сравнению с 38 — в среднем по области).

Таблица 3

**Урожайность зерновых в Калининградской области
и граничащих с ней районах Литвы и Польши, ц/га [1; 2; 29]**

Территория	2002	2010	2011	Средняя урожайность в 2007—2011 гг.
РФ	...	18,3	22,4	21,4
Калининградская область	19,3	32,3	26,7	32,2
Польша	...	39,4	41,35	37,4

Территория	2002	2010	2011	Средняя урожайность в 2007—2011 гг.
Варминьско-Мазурское воеводство	28	35,4	...	31,4
Поморское воеводство	30	31,8	...	32,9
Литва	...	33,1	33,92	34,3
Клайпедский уезд	19,2	24,1	23	23,3
Таурагский уезд	24,3	27	23,7	26,6
Мариямпольский уезд	33,1	37,6	37,4	38,1

Таким образом, достигнутый сегодня уровень экономического развития создает объективные предпосылки для равноправного межрегионального сотрудничества. Причины, деформирующие трансграничные отношения, во многом субъективны.

Серьезным вызовом для Калининградской области является теневая экономика, использующая ренту приграничного положения и льготы для граждан приграничных территорий. Существующие различия между областью, приграничными уездами Литвы и польскими воеводствами стали основой развития приграничного бизнеса, который позволяет многим жителям региона частично компенсировать негативные стороны эксклаивности. Так, на первом этапе эксклаивизации Калининградской области рост проницаемости калининградско-польской границы вызвал взрывной рост челночной торговли. Ее участники старались получить прибыль от самых незначительных различий в цене на широкий перечень потребительских товаров, но главными предметами торговли стали топливо, сигареты и алкоголь. Развитие приграничной торговли сыграло большую роль в стабилизации социально-экономической ситуации в регионе в начале 1990-х гг., обеспечив самозанятость многим жителям приграничных районов Калининградской области. На втором этапе эксклаивизации ужесточение визового режима (введение платных однократных виз для калининградцев) снизило роль челночной торговли и привело к вытеснению из этого бизнеса жителей Калининградской области. В результате сократились масштабы челночной торговли, которая после распада СССР обеспечивала немало рабочих мест и была источником дешевых товаров.

Вступившее в июле 2012 г. Соглашение между правительствами России и Польши о местном приграничном передвижении (МПП) способствовало росту проницаемости российско-польской границы. Теперь жители Калининградской области, обладая специальным разрешением, могут находиться на территории Польши до 30 дней непрерывно (но не более 90 дней за 6 месяцев). Площадь «безвизовой» территории с российской стороны включает всю Калининградскую область (15,1 тыс. км²), с польской — часть Варминьско-Мазурского и Поморского воеводств (16,5 тыс. км²), в том числе Гданьск. Хотя формальными основаниями для получения такого разрешения могут быть родственные связи по другую сторону границы, а также различные общественные, культурные и экономические контакты, можно утверждать, что главными бене-

фициарами МПП оказались челноки. Если калининградцы привозят из Польши в первую очередь продукты питания и средства личной гигиены, то польские челноки ездят преимущественно за топливом. По данным Таможенной палаты Ольштына, в 2012 г. польские «челноки-бензовозы» перевезли из России 160 млн л топлива [34].

Проведенный нами анализ официальных данных таможни области показал, что поток легковых автомобилей через границу с Польшей в первом полугодии 2013 г. вырос по сравнению с аналогичным периодом прошлого года в 1,5 раза. По информации Пограничной службы Польши и департамента Восточной Европы МИД Республики Польша, за первый год действия МПП было выдано около 100 тыс. разрешений на безвизовое пересечение границы, а прогнозируемое число пересечений к концу 2013 г. должно составить около 6 млн. При этом число граждан Польши, приезжающих в Калининградскую область, на 45 % больше, чем граждан России, выезжающих из региона в эту страну. Большую часть польских гостей по-видимому можно отнести к челнокам, поскольку, по данным Пограничного управления ФСБ по Калининградской области, 80 % из них проводят в Калининградской области всего несколько часов.

В отличие от начала 1990-х гг. развитие челночной торговли сегодня приводит не столько к стабилизации социально-экономической ситуации, сколько к проблемам у предприятий пищевой промышленности. Высокий уровень автомобилизации населения позволяет гражданам практически ежедневно посещать приграничные районы Польши для потребительских целей. На польской территории вблизи границы с Калининградской областью в расчете на россиян активно строятся продуктовые и вещевые супермаркеты крупных торговых сетей «Tesco» и «Intermarché». Таким образом, хотя введение МПП играет в целом положительную роль, оно вызвало резкий рост «серого» импорта из Польши, а также проблемы на потребительском рынке региона. Об этом свидетельствуют многочисленные обращения калининградских перерабатывающих компаний и торговых сетей в федеральные и региональные структуры с просьбой принять протекционистские меры [33].

Приграничное положение Калининградской области реализуется также и через официальные программы регионального сотрудничества, многие из которых призваны снизить возникающие эффекты эксклавноности и способствовать развитию приграничных районов Калининградской области и соседних государств ЕС. Помимо многочисленных двусторонних соглашений о сотрудничестве следует выделить Программу приграничного сотрудничества «Литва — Польша — Россия», которая охватывает Калининградскую область, а также соседствующие с ней субрегионы (NUTS-3) Польши и Литвы. Кроме того, Калининградская область входит в пять еврорегионов — «Балтика», «Неман» «Льна — Лава», «Сауле», «Шешупе». Несмотря на то что в них реализуется немало проектов, большая часть средств расходуется на территории стран ЕС и не оказывает серьезного воздействия на социально-экономическое положение Калининградской области.

Таким образом, экономико-географическое положение Калининградской области требует определенной переоценки. В первую очередь следует разделить специфику эволюции и характер влияния эксклавно-го и приграничного положения региона. Эксклавно-географическое положение региона с момента распада СССР возматала непрерывно, в то время как пронцаемость различных участков государственной границы то увеличивалась, то уменьшалась. Хотя многие компоненты ЭП частично компенсируют эффекты эксклавно-сти, не следует переоценивать их потенциал: эксклавно-сть Калининградской области оказывает непосредственное влияние на полноту и характер реализации других компонентов экономико-географического положения.

Работа выполнена благодаря поддержке РФФИ (проект РФФИ-НЦНИ № 12-06-91052).

Список литературы

1. Database of Indicators // Statistics Lithuania. 2013. URL: <http://db1.stat.gov.lt/statbank/SelectTable/omrade0.asp?SubjectCode=S3&PLanguage=1&ShowNews=OFF> (дата обращения: 16.08.2013).
2. Local Data Bank // Central Statistical Office of Poland. 2013. URL: http://www.stat.gov.pl/bdlen/app/dane_podgrup.hier?p_id=945797&p_token=-1666235519 (дата обращения: 16.08.2013).
3. Official exchange rate (LCU per US\$, period average) // World Bank Database, 2013. URL: <http://search.worldbank.org/data?qterm=2263478> (дата обращения: 16.08.2013).
4. PPP conversion factor, GDP (LCU per international \$) // World Bank Database, 2013. URL: <http://search.worldbank.org/data?qterm=2263478> (дата обращения: 16.08.2013).
5. PPP conversion factor, private consumption (LCU per international \$) // World Bank Database, 2013. URL: <http://search.worldbank.org/data?qterm=1283456> (дата обращения: 16.08.2013).
6. Private transport market stakeholders in the area of Rail Baltica / EU-CONSULT, Lappeenranta University of Technology. Warsawa, 2011.
7. База данных показателей муниципальных образований. 2013 // Федеральная служба государственной статистики : [сайт]. URL: <http://www.gks.ru/dbscripts/munst/munst27/DBInet.cgi#1> (дата обращения: 16.08.2013).
8. Треховицкая Е., Кузьмина М. Бегство или кооперация // Эксперт Северо-Запад. 2013. № 27—28 (625). URL: <http://expert.ru/northwest/2013/28/begstvo-ili-kooperatsiya/> (дата обращения: 12.08.2013).
9. Бизнес эксклава получает европейскую прописку // Там же. URL: <http://expert.ru/northwest/2013/28/biznes-eksklava-poluchaet-evropejskuyu-propisku/> (дата обращения: 16.08.2013).
10. Бизнес-омбудсмен о «проблеме-2016»: никто от правительства области ничего не ждет, 2013 // Новый Калининград : [сайт]. URL: <http://www.newkaliningrad.ru/news/economy/2770914-biznesombudsmen-o-probleme2016-nikto-ot-pravitelstva-oblasti-nichego-ne-zhdyet.html> (дата обращения: 12.08.2013).
11. В. Путин подписал закон о допгарантиях резидентам ОЭЗ в Калининградской обл., 24.07.2013 // РБК — РосБизнесКонсалтинг : [сайт]. URL: <http://www.rbc.ru/rbcfreenews/20130724123754.shtml> (дата обращения: 12.08.2013).
12. Винокуров Е. Ю. Теория анклавов. Калининград, 2007.
13. Социально-экономическое развитие Калининградской области до 2020 года : государственная программа РФ от 27.03.2013 № 461-п 2013. URL: minregion.ru (дата обращения: 16.08.2013).

14. *Зверев Ю. М.* Калининградская область: особенности экономического кризиса (2008—2009) и возможные меры по выходу из него // Балтийский регион. 2010. № 2. С. 16—27.
15. *Информация* о социально-экономическом положении России. Январь-октябрь 2013 года / Росстат. URL: http://www.gks.ru/bgd/free/B13_00/IssWWW.exe/Stg/dk10/2-1-2.htm (дата обращения: 12.08.2013).
16. *Калининградская область* // Социальный атлас российских регионов / под ред. Н. В. Зубаревич. URL: <http://www.socpol.ru/atlas/portraits/kalgr.Shtml> (дата обращения: 12.08.2013).
17. *Клемешев А. П.* Российский эксклав на Балтике: эволюция эксклавности и поиск путей ее преодоления // Балтийский регион. 2009. № 2. С. 102—114. doi: 10.5922/2079-8555-2009-2-11.
18. *Ломакина А. И.* Социально-экономические аспекты приморского положения канадской провинции Квебек // Известия РАН. Сер. географическая. 2013. № 3. С. 14—25.
19. *Мельник Д. А.* О понятии международного транспортного региона // Вестник Балтийского федерального университета им. И. Канта. 2012. Вып. 1. С. 149—153.
20. *Демидов Н.* На восточном фронте время перемен // Эксперт Северо-Запад. 2007. № 39 (341). URL: <http://expert.ru/northwest/2007/39/prodazhi/> (дата обращения: 12.08.2013).
21. *О порядке* выезда из РФ и въезда в РФ [Электронный ресурс] : федер. закон № 114 от 15.08.1996 г. Доступ из справ.-правовой системы «Консультант-Плюс».
22. *О проблемах* реализации права на свободу передвижения в Калининградской области : спец. доклад / Уполномоченный по правам человека в Калининградской области. Калининград, 2010. URL: <http://ombudsman39.ru> (дата обращения: 12.08.2013).
23. *Об особой* экономической зоне в Калининградской области : ФЗ № 13 от 22.01.1996 г. URL: <http://invest.h11.ru/law/doc00119.shtml> (дата обращения: 12.08.2013).
24. *Орлов С. В., Корнеевец В. С.* Транспортный кластер как вариант развития транспортного комплекса // Вестник Балтийского федерального университета им. И. Канта. 2012. Вып. 1. С. 144—149.
25. *Вылегжанина У.* Отложенный платеж // Российская газета. Экономика Северо-Запада. 2013. 8 окт. URL: <http://www.rg.ru/2013/10/08/reg-szfo/klaster.html> (дата обращения: 12.08.2013).
26. *Качевская М.* ОЭЗ Калининградской области: перспективы выживания в новых условиях // Торгово-промышленные ведомости. 2013. 2 сент. URL: http://www.tpp-inform.ru/economy_business/3806.html (дата обращения: 12.08.2013).
27. *О Федеральной* целевой программе развития Калининградской области на период до 2010 г. : постановление Правительства РФ от 07.12.2001 № 886. URL: <http://www.consultant.ru/> (дата обращения: 12.08.2013).
28. *Проекты Rail Baltica* и *Via Baltica* // Министерство иностранных дел Литвы : [сайт]. URL: <http://www.am.gov.lv/ru/eu/BalticSeaRegion/Projects/> (дата обращения: 12.08.2013).
29. *Регионы России.* Социально-экономические показатели 2012 / Росстат. М., 2013. URL: http://www.gks.ru/bgd/regl/b12_14p/Main.htm (дата обращения: 12.08.2013).
30. *Рожков-Юрьевский Ю. Д.* Политико-географические особенности развития Калининградской области как эксклавного региона России : автореф. дис. ... канд. геогр. наук. Калининград, 2013.
31. *Сморodinская Н. В.* Калининград в условиях объединения Европы: вызов и ответ // Вопросы экономики. 2001. № 11. С. 106—127.



32. *Соглашение* по вопросам свободных (специальных, особых) экономических зон на таможенной территории Таможенного союза и таможенной процедуры свободной таможенной зоны (Санкт-Петербург, 18 июня 2010 года). URL: <http://base.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc;base=LAW;n=102087;fld=134;dst=4294967295;md=0.5919090165309853> (дата обращения: 16.08.2013).

33. *Рябушев А.* «Сосисочный шопинг» негативно сказался на товарообороте в Калининградской области // Независимая газета. 2013. 26 февр. URL: <http://www.ng.ru/news/424301.html> (дата обращения: 12.08.2013).

34. *Таможенная служба Польши: итог деятельности польских «бензовозов» в 2012 году — 160 млн литров российского топлива* // Новости государственного пограничного комитета Республики Беларусь. 2013. 4 апр. URL: http://grk.gov.by/press_center/international_news/16895/ (дата обращения: 12.08.2013).

35. *Об Особой экономической зоне в Калининградской области и о внесении изменений в некоторые законодательные акты РФ* [Электронный ресурс] : федеральный закон от 10.01.2006 г. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

36. *Федоров Г. М.* Калининградская дилемма: «коридор развития» или двойная периферия? Геополитический фактор развития российского эксклава на Балтике // Балтийский регион. 2010. № 2. С. 5—15.

Об авторах

Александр Борисович Себенцов, кандидат географических наук, научный сотрудник, Центр геополитических исследований Институт географии РАН, Россия.

E-mail: asebentsov@gmail.com

Мария Владимировна Зотова, кандидат географических наук, научный сотрудник, Центр геополитических исследований Институт географии РАН, Россия.

E-mail: zotovam@bk.ru



GEOGRAPHY AND ECONOMY OF THE KALININGRAD REGION: LIMITATIONS AND PROSPECTS OF DEVELOPMENT

A. Sebentsov*

M. Zotova*

* *Institute of geography of the Russian Academy of Sciences
29, Staromonetny pereulok, Moscow, 119017, Russia*

Received on November 1, 2013

With its exclave status, the Kaliningrad region has been drawing attention of many researchers in different fields. Yet the prospects for cooperation between the region and neighbouring communities in Poland and Lithuania, which once constituted an integrated social, economic and political space, remain unclear. Media analysts and scholars alike tend to view the Kaliningrad region as “double periphery”, since it is excluded from major modernisation processes both in the European integration zone and in the Russian Federation. However, a detailed study involving

polyscale socioeconomic indices, expert interviews, and surveys run contrary to this viewpoint. A look at the key indices of the Kaliningrad region and the neighbouring communities of Poland and Lithuania showed that both socioeconomic situation and standards of living are comparable in these areas, which indicates the prerequisites for mutually beneficial interregional cooperation. We have analysed factual information on socioeconomic development of cross-border regions and surveyed the students from the leading universities of Gdansk, Kaliningrad and Klaipeda. We were thus able to conclude that the reasons behind the delapidated cross-border relations are rather subjective and lie in the field of geopolitical orientation, information and institutional policy, as well as persistent stereotypes that shape public opinion. In this light, integration between the Kaliningrad region and mainland Russia is seen not only as an economic, but also as a sociocultural objective. An analysis of the stages of the region's exclavisation, and policies of social support stemming from the uniqueness of the economic and geographical position of the region substantiate this conclusion.

Keywords: exclave, cross-border economy, open economic zone, the Kaliningrad region

References

1. Database of Indicators, 2013, *Statistics Lithuania*, available at: <http://db1.stat.gov.lt/statbank/SelectTable/omrade0.asp?SubjectCode=S3&PLanguage=1&ShowNews=OFF> (accessed 16 August 2013).
2. Local Data Bank, 2013, *Central Statistical Office of Poland*, available at: http://www.stat.gov.pl/bdlen/app/dane_podgrup.hier?p_id=945797&p_token=-1666235519 (accessed 16 August 2013).
3. Official exchange rate (LCU per US\$, period average), 2013, *World Bank Database*, available at: <http://search.worldbank.org/data?qterm=2263478> (accessed 16 August 2013).
4. PPP conversion factor, GDP (LCU per international \$), 2013, *World Bank Database*, available at: <http://search.worldbank.org/data?qterm=2263478> (accessed 16 August 2013).
5. PPP conversion factor, private consumption (LCU per international \$), 2013, *World Bank Database*, available at: <http://search.worldbank.org/data?qterm=1283456> (accessed 16 August 2013).
6. *Private transport market stakeholders in the area of Rail Baltica*, 2011, Warszawa, EU-CONSULT, Lappeenranta University of Technology.
7. *Baza danych pokazatelej municipal'nyh obrazovanij* [Indicators database municipalities], 2013, Federal'naja sluzhba gosudarstvennoj statistiki [Federal State Statistics Service], available at: <http://www.gks.ru/dbscripts/munst/munst27/DBInet.cgi#1> (accessed 16 August 2013).
8. Trehovitskaya, E., Kuzmina, M. 2013, Begstvo ili kooperacija [Flight or cooperation], *Ekspert Severo-Zapad*, no. 27—28 (625), available at: <http://expert.ru/northwest/2013/28/begstvo-ili-kooperatsiya/> (accessed 12 August 2013).
9. Biznes eksklava poluchaet evropejskuju propisku [Business exclave receives European registration], 2013, *Ekspert Severo-Zapad*, no. 27—28 (625), available at: <http://expert.ru/northwest/2013/28/biznes-eksklava-poluchaet-evropejskuyu-propisku/> (accessed 12 August 2013).
10. Biznes-ombudsman o «probleme-2016»: nikto ot pravitel'stva oblasti nichego ne zhdjot [Business Ombudsman about the "2016 problem": one of the region's

government expects nothing], 2013, *Novyj Kaliningrad* [New Kaliningrad], available at: <http://www.newkaliningrad.ru/news/economy/2770914-biznesombudsmen-o-probleme-2016-nikto-ot-pravitelstva-oblasti-nichego-ne-zhdyet.html> (accessed 12 October 2013).

11. V. Putin podpisal zakon o dopgarantijah rezidentam O EZ v Kaliningradskoj obl. [V. Putin signed a law on dopgarantijah SEZ residents of the Kaliningrad region], 2013, 24 July, *RBK- RosBiznesKonsalting* [RBC], available at: <http://www.rbc.ru/rbcfreeneews/20130724123754.shtml> (accessed 12 August 2013).

12. Vinokurov, E.Yu. 2007, *Teorija anklavov* [Theory of Enclaves], Kaliningrad.

13. *Gosudarstvennaja programma RF «Social'no-jekonomicheskoe razvitie Kaliningradskoj oblasti do 2020 goda»* [Russian State program «Socio-economic development of the Kaliningrad Region 2020»], 2013, available at: minregion.ru (accessed 16 August 2013).

14. Zverev, Yu.M. 2010, The Kaliningrad region: the characteristics of the 2008—2009 economic crisis and possible ways of overcoming it, *Balt. Reg.*, no. 2, p. 13—23. doi: 10.5922/2079-8555-2010-2-2.

15. Informacija o social'no-jekonomicheskom polozhenii Rossii. Janvar'-oktjabr' 2013 goda [Information on the socio-economic situation in Russia. January-October 2013], 2013, *Federal'naja sluzhba gosudarstvennoj statistiki* [Russian Federal State Statistics Service], available at: http://www.gks.ru/bgd/free/B13_00/IssWWW.exe/Stg/dk10/2-1-2.htm (accessed 12 October 2013).

16. Zubarevich, N.V. (ed.), 2013, Kaliningradskaja oblast' [Kaliningrad region]. In: *Social'nyj atlas rossijskih regionov* [Social Atlas of Russian Regions], available at: <http://www.socpol.ru/atlas/portraits/kalgr.shtml> (accessed 12 October 2013).

17. Klemeshev, A.P. 2009, Russian Exclave on the Baltic Sea: Evolution of Exclavity and Ways to Overcome It, *Balt. Reg.*, no. 2, p. 86—97. doi: 10.5922/2079-8555-2009-2-11.

18. Lomakina, A.I. 2013, Social'no-ekonomicheskie aspekty primorskogo polozhenija kanadskoj provincii Kvebek [Socio-economic aspects of the seaside position Canadian province of Quebec], *Izvestiya RAN. Seriya Geograficheskaya* [Regional Research of Russia], no. 3, p. 14—25.

19. Melnik, D.A. 2012, O ponjatii mezhdunarodnogo transportnogo regiona [On the concept of international transport region], *Vestnik Immanuel Kant Baltic Federal University*, no. 1, p. 149—153.

20. Demidov, N. 2007, Na vostochnom fronte vremja peremen [On the eastern front in Transition], *Ekspert Severo-Zapad*, no. 39 (341), 22 October, available at: <http://expert.ru/northwest/2007/39/prodazhi/> (accessed 12 August 2013).

21. O porjadke vyezda iz RF i v#ezda v RF FZ № 114 ot 15.08.1996 g. [On procedure of exit and entry to the Russian Federation Federal Law of the Russian Federation № 114 of 15.08.1996], 1996, *Konsultant-Plus*, available at: <http://www.consultant.ru> (accessed 12 August 2013).

22. O problemah realizacii prava na svobodu peredvizhenija v Kaliningradskoj oblasti. Special'nyj doklad [On the problems of realization of the right to freedom of movement in the Kaliningrad region. special Report], 2010, *Upolnomochennyj po pravam cheloveka v Kaliningradskoj oblasti* [Commissioner for Human Rights in the Kaliningrad region], available at: <http://ombudsman39.ru> (accessed 12 August 2013).

23. *Ob osoboj ekonomicheskoj zone v Kaliningradskoj oblasti FZ № 13 ot 22.01.1996 g.* [On the Special economic zone in the Kaliningrad Oblast. Federal

Law no. 13-FZ from. 22.01.1996], 1996, available at: <http://invest.h11.ru/law/doc00119.shtml> (accessed 12 August 2013).

24. Orlov, S. V., Korneevets, V. S. 2012, Transportnyj klaster kak variant razvitiya transportnogo kompleksa [A transport cluster as a variant of transport complex development], *Vestnik Immanuel Kant Baltic Federal University*, no. 1, p. 144—149.

25. Vylegzhanina, U. 2013, Otlozhennyj platezh [Deferred payment], *Rossiyskaya gazeta*, 08 October, available at: <http://www.rg.ru/2013/10/08/reg-szfo/klaster.html> (accessed 12 August 2013).

26. Kachevskaya, M. 2013, O EZ Kaliningradskoj oblasti: perspektivy vyzhivaniya v novyh usloviyah [SEZ Kaliningrad region: prospects for survival in the new environment], *Torgovo-promyshlennye vedomosti* [Commerce and Industry News], 2 September, available at: http://www.tpp-inform.ru/economy_business/3806.html (accessed 12 August 2013).

27. *O Federal'noj celevoj programme razvitiya Kaliningradskoj oblasti na period do 2010 g.* : Postanovlenie Pravitel'stva RF ot 07.12.2001 № 886 [Government Decree of 07.12.2001 № 886 "On the federal target program development of the Kaliningrad region for the period until 2010], 2010, *Konsultant-Plus*, available at: <http://www.consultant.ru/> (accessed 12 August 2013).

28. Projects Rail Baltica and Via Baltica, 2013, *Ministry of foreign affairs of the Republic of Latvia*, available at: <http://www.am.gov.lv/ru/eu/BalticSeaRegion/Projects/> (accessed 12 August 2013).

29. Regiony Rossii. Social'no-jekonomicheskie pokazateli 2012 [Regions of Russia. Socio-economic indicators in 2012], 2013, *Federal'naja sluzhba gosudarstvennoj statistiki* [Russian Federal State Statistics Service], Moscow, available at: http://www.gks.ru/bgd/regl/b12_14p/Main.htm (accessed 12 August 2013).

30. Rozhkov-Yuryevsky, Yu. D. 2013, *Politiko-geograficheskie osobennosti razvitiya Kaliningradskoj oblasti kak jeksklavnogo regiona Rossii* [Political and geographical features of the development of the Kaliningrad region as a Russian exclave region], PhD Thesis, Kaliningrad, Immanuel Kant Baltic Federal University.

31. Smorodinskaya, N. V. 2001, Kaliningrad v usloviyah ob#edineniya Evropy: vyzov i otvet [Kaliningrad in terms of uniting Europe: challenge and response], *Voprosy Ekonomiki*, no. 11, p. 106—127.

32. *Soglasenie po voprosam svobodnyh (special'nyh, osobyh) jekonomicheskikh zon na tamozhennoj territorii tamozhennogo sojuza i tamozhennoj procedury svobodnoj tamozhennoj zony* [Agreement on free (special) economic zones in the customs territory of the customs union and the customs procedure of free customs zone], 2010, Saint Petersburg, 18 June, available at: <http://base.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc;base=LAW;n=102087;fld=134;dst=4294967295;rnd=0.5919090165309853> (accessed 12 August 2013).

33. Ryabushev, A. 2013, «Sosisochnyj shopping» negativno skazalsja na tovaroborote v Kaliningradskoj oblasti ["Sausage shopping" a negative impact on turnover in the Kaliningrad region], *Nezavisimaya gazeta*, 26 February, available at: <http://www.ng.ru/news/424301.html> (accessed 12 August 2013).

34. Tamozhennaja Sluzhba Pol'shi: itog dejatel'nosti pol'skih «benzovozov» v 2012 godu — 160 mln. lit-rov rossijskogo topliva [Customs Service of Poland: Polish total activity "oil tankers" in 2012 — 160 million liters moat Russian fuel], 2013, *Gosudarstvennyj pograničnyj komitet Respubliki Belarus* [State Committees of the Republic of Belarus], 04 April, available at: http://gpk.gov.by/press_center/international_news/16895/ (accessed 12 August 2013).

35. Ob osoboj jekonomicheskoy zone v Kaliningradskoj oblasti i o vnesenii izme-nenij v nekotorye zakonodatel'nye akty RF, federal'nyj zakon ot 10.01.2006 g. [Federal law on the special economic zone in the Kaliningrad Region and on Amending-tions to some legislative acts of the Russian Federation from 10.01.2006], 2006, *Konsultant-Plus*, available at: <http://base.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc;base=LAW;n=149711> (accessed 12 August 2013).

36. Fedorov, G. 2010, The Kaliningrad dilemma: a 'development corridor' or a 'double periphery'? The geopolitical factor of the development of the Russian exclave on the Baltic Sea, *Balt. Reg.*, no. 2, p. 4—12. doi: 10.5922/2079-8555-2010-2-1.

About the authors

Dr Alexander Sebentsov, Research Fellow, Centre for Geopolitical Studies, Institute of Geography, Russian Academy of Sciences, Russia.

E-mail: asebentsov@gmail.com

Dr Maria Zotova, Research Fellow, Centre for Geopolitical Studies, Institute of Geography, Russian Academy of Sciences, Russia.

E-mail: zotovam@bk.ru