



УДК 911.9

## МЕСТНОЕ ПРИГРАНИЧНОЕ ПЕРЕДВИЖЕНИЕ КАК ЭФФЕКТИВНЫЙ ИНСТРУМЕНТ РАЗВИТИЯ ПРИГРАНИЧНОГО СОТРУДНИЧЕСТВА

*И. С. Гуменюк* \*  
*Т. Ю. Кузнецова* \*  
*Л. Г. Осмоловская* \*



*Механизм местного приграничного передвижения как инструмент сотрудничества между странами Европейского союза и приграничными с ними государствами возник в качестве меры по смягчению барьерной функции внешней границы ЕС. В 2006 г. Парламент ЕС дал странам-членам возможность заключать двухсторонние соглашения о введении на примыкающих к границе территориях упрощенного порядка пересечения границы. Цель статьи — проанализировать механизм местного приграничного передвижения как обоюболенного инструмента приграничного сотрудничества. Территория исследования охватывает внешнюю границу Европейского союза (и Норвегии) с Российской Федерацией и Республикой Беларусь. Статья имеет теоретический и практический интерес для специалистов, изучающих международное и как один из его элементов приграничное сотрудничество. Дается современная характеристика каждого механизма и прогнозируется будущее развитие ситуации исходя из общих условий социально-экономического и внешнеполитического фона в России, Беларуси и ЕС (Норвегии). Используется картографический метод, что значительно повышает наглядность представленного материала. Авторы приходят к выводу, что механизм МПП оказывает положительный эффект на развитие приграничных контактов между странами, принявшими этот инструмент на вооружение. Целесообразно продолжать диалог между Россией, Беларусью и странами Европейского союза как по расширению зоны его применения, так и качественному развитию самого механизма МПП.*

**Ключевые слова:** местное приграничное передвижение, приграничное сотрудничество, Европейский союз, Российская Федерация, Республика Беларусь

---

\* Балтийский федеральный университет им. И. Канта  
236041, Россия, Калининград,  
ул. А. Невского, 14

Поступила в редакцию 25.11.2015 г.

doi: 10.5922/2074-9848-2016-1-6

© Гуменюк И. С., Кузнецова Т. Ю.,  
Осмоловская Л. Г., 2016

## Введение

Местное (или малое) приграничное передвижение (МПП) — одна из форм реализации приграничного сотрудничества между соседними странами. Изучением приграничного сотрудничества как с теоретической точки зрения, так и с позиции прикладных аспектов занимаются многие заслуженные отечественные политологи, историки, экономисты и географы. Среди трудов экономгеографов отметим уже ставшие классическими работы Л. Б. Вардомского [3; 4; 6], А. Г. Гранберга [18; 23], В. А. Колосова [14; 28]. Из работ последнего времени в первую очередь необходимо выделить исследования по приграничному сотрудничеству России, Украины и Беларуси [19; 26; 27]. При этом публикаций, посвященных не приграничному сотрудничеству в целом, а именно механизму местного приграничного передвижения, крайне мало. Пожалуй, к числу наиболее интересных, рассматривающих не отдельный пример МПП на границе двух стран, а изучающих механизм с точки зрения теоретического объекта исследования относится работа белорусского автора А. Елесева, опубликованная им на английском языке [36].

В большей части статей по проблематике МПП обсуждаются частные примеры реализации механизма между конкретными странами, чаще всего между Калининградской областью РФ и приграничными воеводствами Республики Польша [2; 7; 8; 35]. Повышенный интерес к механизму МПП именно между Россией и Польшей объясняется его уникальностью и масштабностью, о чем будет сказано далее. В статье анализируется местное приграничное передвижение как инструмент приграничного сотрудничества, причины его появления и описываются (в том числе географически) все примеры его функционирования на внешних границах Европейского союза и Норвегии, с одной стороны, и Российской Федерации и Республики Беларусь — с другой. При этом внимание авторов также будет сосредоточено на МПП на российско-польской границе.

### МПП как инструмент приграничного сотрудничества

Необходимо понимать, механизм местного приграничного передвижения не выступает альтернативой безвизовому режиму, а самостоятельным инструментом приграничного сотрудничества, принятым на вооружение странами ЕС еще в 2006 г. Механизм МПП между Калининградской областью и Республикой Польша уникальный, но не единственный действующий в Балтийском регионе (в том числе и для Российской Федерации).

Режим МПП как инструмент сотрудничества между странами ЕС и соседствующими с ними государствами возник в качестве меры по смягчению барьерной функции внешней границы Европейского союза.

Признавая необходимость поддержания приграничных контактов на локальном и региональном уровнях, Парламент ЕС в 2006 г. предоставил странам-членам ЕС возможность заключения двухсторонних соглашений о введении упрощенного порядка пересечения границы для лиц, проживающих в 30-километровой (максимум 50-километровой) приграничной зоне (по обе стороны границы) [37].

На восточной границе Евросоюза на 1 января 2015 г. насчитывалось восемь двухсторонних договоров о введение режима МПП. Три соглашения с Украиной (подписаны с Венгрией, Польшей и Словакией), три с Россией (Норвегия, Латвия, Польша) одно между Молдавией и Румынией и одно между Белоруссией и Латвией.

Более подробно в статье будут рассматриваться действующие соглашения о МПП на границах Европейского союза (и Норвегии) с Российской Федерацией и Республикой Беларусь: четыре функционирующих и два подписанных, но не функционирующих двухсторонних соглашений о МПП<sup>1</sup> (табл. 1).

Таблица 1

**Действующие соглашения о местном приграничном передвижении  
в транснациональном регионе Балтийского моря<sup>2</sup>**

Страны	Дата подписания договора	Дата запуска механизма МПП	Протяженность государственной границы между странами, км	Численность населения, попадающего под режим МПП (на 01.01.2015), тыс. чел.	
				в стране-члене ЕС (Норвегии)	в приграничной с ЕС (Норвегией) стране
Латвия/Белоруссия	23.08.2010	01.12.2011	141	166	65
Норвегия/Россия	02.10.2010	29.05.2012	196	10	32
Латвия/Россия	20.12.2010	06.06.2013	214	84	88
Польша/Россия	14.12.2011	27.07.2012	232	1 400	950
Литва/Белоруссия	20.10.2010	—	—	800	700
Польша/Белоруссия	12.02.2010	—	—	600	920

*Источник:* составлено авторами на основе данных [16; 36].

<sup>1</sup> В настоящее время Республика Беларусь подписала двухсторонний договор о введении режима МПП не только с Латвией, но и с Литвой и Польшей. Но функционирует лишь договор с Латвией. По мнению белорусских экспертов, вступление в силу соглашений с Литвой и Польшей белорусская сторона искусственно затягивает уже около двух лет. Все законодательные процедуры выполнены, кроме одной: Беларусь не направляет дипломатическую ноту о готовности запустить соглашение [9].

<sup>2</sup> Формально соглашение о МПП между Норвегией и Россией не попадает в границы Балтийского региона. Однако включено в объект исследования для сравнительного анализа и формирования полноценной картины применения механизма МПП на приграничных территориях Российской Федерации.

Далее подробно будет охарактеризован каждый из представленных в таблице 1 механизмов. Также мы дадим прогноз будущего развития ситуации, исходя из общих условий социально-экономического и внешнеполитического фона в России, Беларуси и ЕС (Норвегии).

### Местное приграничное передвижение между Республикой Беларусь и Латвийской Республикой

Соглашение между Республикой Беларусь и Латвийской Республикой о порядке взаимных поездок жителей приграничных территорий было подписано 23 августа 2010 г. Это первый подписанный договор среди рассматриваемых в статье соглашений о местном приграничном передвижении<sup>3</sup>. Данное соглашение распространяется на приграничные районы двух стран, располагающиеся вдоль государственной границы протяженностью 172 км (рис. 1). Под механизм МПП согласно этому соглашению попадает 220 тыс. человек, из которых 65 тыс. — жители Республики Беларусь (что составляет около 0,7% от общей численности населения страны и 5,4% от численности приграничной Витебской области) и 166 тыс. — жители Латвийской Республики (8,3% от населения всей страны). Столь значительная разница в численности населения в пользу Латвии объясняется вхождением в зону МПП города Даугавпилс с населением 89 тыс. человек — второго по численности города страны. Если учитывать только сельское население приграничных районов Латвии (77 тыс. человек), то оно соизмеримо с численностью населения приграничных районов Республики Беларусь. Актуальных статистических данных о воспользовавшихся механизмом МПП в свободном доступе нет. По сведениям за 2012 г., в Беларуси им воспользовались 1,6 тыс. человек (по числу выданных разрешений), в Латвийской Республике — 9,5 тыс. [17].

Для обеспечения работы механизма МПП на белорусско-латвийской границе функционируют семь пунктов пропуска через государственную границу: один железнодорожный, два автодорожных и четыре упрощенного пропуска, специализирующихся исключительно на обеспечении работы режима МПП. Отличие упрощенного пункта пропуска от автодорожного в том, что в нем осуществляется только пограничный контроль, в то время как на автодорожном проводятся и иные виды контроля: санитарно-карантинный, ветеринарный, фитосанитарный, автомобильный.

<sup>3</sup> В соглашении между РБ и ЛР механизм местного приграничного передвижения именуется малым приграничным движением (МПД), что не меняет сути самого механизма.

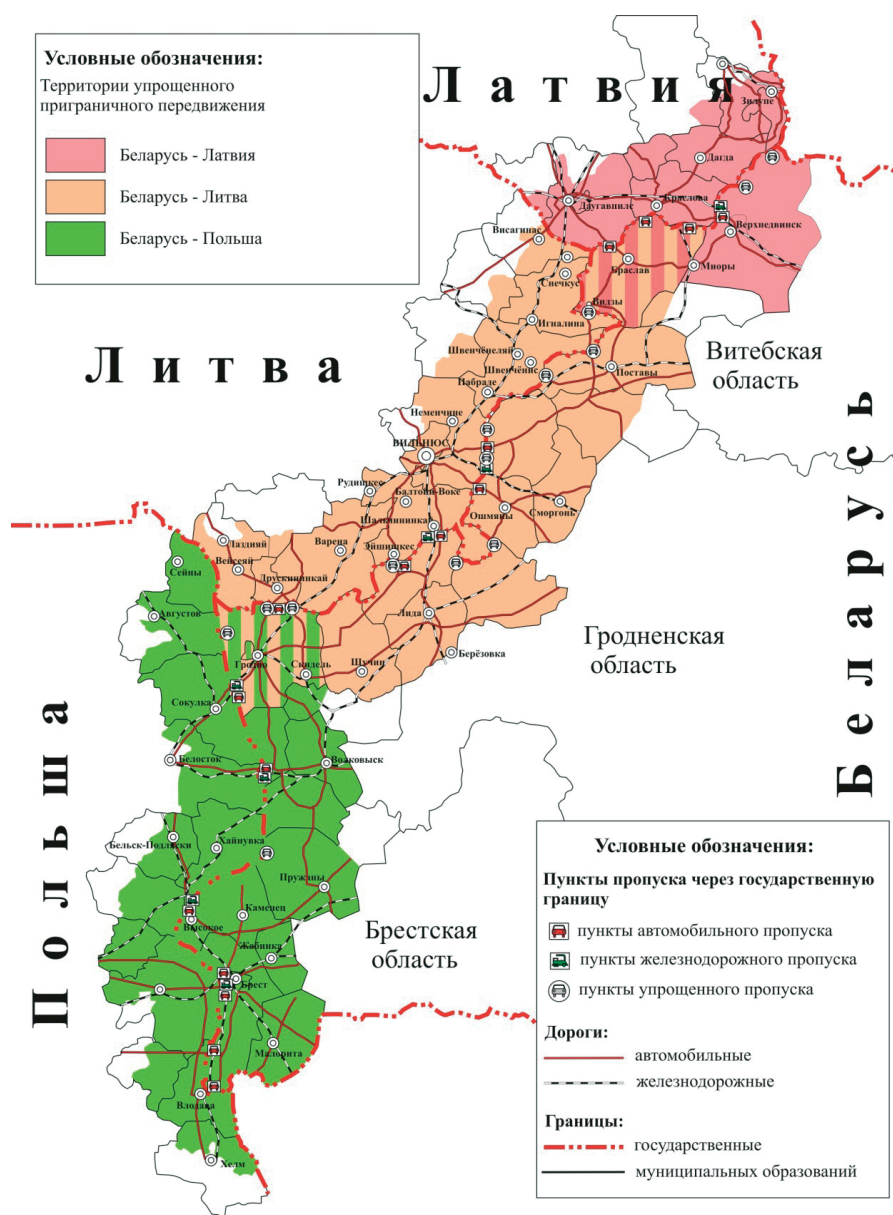


Рис. 1. Территория упрощенного приграничного передвижения на границе Республики Беларусь и сопредельных государств

В целом механизм МПП между Республикой Беларусь и Латвийской Республикой воспринимается как успешный пример работы подобного соглашения. С одной стороны, механизм МПП не усложняет общую ситуацию на границе (ввиду небольшой численности населения, пользующегося МПП), а с другой — позволяет обеспечивать личные и социальные контакты между жителями приграничных районов (по

мнению белорусских экспертов, потребность в таких контактах существует, так как в приграничных районах Латвии проживает много белорусских эмигрантов, родственники которых живут в Беларуси [21]).

Имея положительный пример функционирования соглашения о МПП между Беларусью и Латвией, многие в стране задаются вопросом о причинах отказа в запуске подобного механизма с Литвой и Польшей официальными властями республики. Соответствующие двухсторонние договоры о введении режима МПП Республикой Беларусь с Литовской Республикой и Республикой Польша были подписаны также в 2010 г. Все необходимые законодательные процедуры в стране выполнены, кроме последней — Беларусь не направляет дипломатическую ноту о готовности запустить соглашение. Некоторые считают, что причина — в политической составляющей, объясняя сложившуюся ситуацию ответной реакцией официальных лиц Республики Беларусь на «антибелорусскую позицию» Литвы и Польши. Другие связывают это с нежеланием белорусских чиновников способствовать экономическому развитию приграничных регионов Польши и Литвы и «утечке» денежных средств за рубеж. Так, по разным оценкам, ежегодно жители Беларуси, используя механизм шенгенских виз, оставляют только в Польше около 0,6—1 млрд долларов (при этом по итогам 2013 г. белорусским жителям было выдано 700 тыс. шенгенских виз, из которых 350 тыс. — польскими властями). Если прибавить к ним 920 тыс. человек — жителей приграничных регионов Республики Беларусь, потенциально попадающих под механизм МПП с Польшей, то сумма ежегодного притока в экономику Польши (и, соответственно, недополученной прибыли предприятиями Беларуси) со стороны белорусских граждан может возрасти до 3 млрд долларов.

Откладывание запуска механизма МПП между Беларусью, Литвой и Польшей может быть обусловлено проблемами технического характера, связанного с обеспечением работы государственной границы в случае начала функционирования МПП. В отличие от белорусско-латвийской границы белорусско-литовская и белорусско-польская границы гораздо длиннее (679 и 398 км соответственно). При запуске механизма МПП для обеспечения безопасности на столь протяженном участке государственной границы потребуются более существенные людские и финансовые ресурсы, нежели на белорусско-латвийской границе. Кроме того, уже сейчас международные пункты пропуска на этих границах работают с высоким уровнем загрузки (в первую очередь это касается автодорожных пунктов пропуска), и запуск механизма МПП может привести к техническому коллапсу в их работе.

По соглашению между Республикой Беларусь и Литовской Республикой под действие режима МПП со стороны Беларуси попадают приграничные районы Гродненской и Витебской областей, с населением порядка 700 тыс. человек (7,4% от численности населения страны). Со стороны Литвы в зону действия МПП входят приграничные районы трех уездов (Алитусского, Вильнюсского, Утенского), в которых проживает около 800 тыс. человек (27,5% от численности населения страны). В зоне действия соглашения с Беларусью и столица государства — Вильнюс (553 тыс. жителей), в Беларуси в зону соглашения попадает

также довольно крупный город Гродно (360 тыс. жителей). Для обеспечения текущего пограничного передвижения на белорусско-литовской границе функционирует два железнодорожных и четыре автодорожных пункта пропуска. Согласно Указу Президента Республики Беларусь № 313 от 10 мая 2006 г. на белорусско-литовской границе утвержден перечень пунктов упрощенного пропуска, которые предполагается использовать для обеспечения работы механизма МПП. Их всего 11, однако каких-либо данных об их техническом или инфраструктурном состоянии найти не удалось. Вполне возможно, что эти пункты пропуска существуют лишь на бумаге, как и сам механизм МПП между Республикой Беларусь и Литовской Республикой.

Под соглашение о МПП между Республикой Беларусь и Республикой Польша потенциально попадает более 1,5 млн человек. Около 920 тыс. (9,8% от численности населения страны) — жители приграничных районов Гродненской и Брестской областей. Столь внушительное число потенциальных пользователей механизма МПП в Беларуси объясняется тем, что в зону соглашения кроме Гродно (360 тыс. человек) входит и Брест (338 тыс. человек). С польской стороны под соглашение попадает около 600 тыс. жителей (1,5% жителей всей страны) Подласского и Любельского воеводств. При этом в польской зоне потенциального действия режима МПП нет крупных городов: так, самый многочисленный город, который располагается в зоне МПП, — Августов с населением чуть больше 30 тыс. человек. В зоне действия режима потенциально может оказаться крупный польский город Белосток (300 тыс. жителей). На сегодняшний день он формально не входит в зону МПП, так как удален от границы на 54 км (что, конечно же, не является непреодолимым препятствием при согласии обеих сторон о его включении в механизм МПП, что наглядно продемонстрировано на примере российско-польского договора о МПП). На белорусско-польской границе официально установлено 12 пунктов пропуска, из которых 4 — железнодорожных, 6 — автомобильных и 2 — упрощенных, которых, на наш взгляд, будет недостаточно при запуске механизма МПП между Республикой Беларусь и Республикой Польша.

Говорить о перспективах механизма местного приграничного передвижения на границе Беларуси со странами Европейского союза, не зная внутренней ситуации в республике, нельзя. Мы ограничились пространственной характеристикой существующей ситуации, оставив вопросы прогнозирования дальнейшего ее развития специалистам из перечисленных стран.

### **Местное приграничное передвижение между Российской Федерацией и Королевством Норвегия**

Соглашение между Правительством Российской Федерации и Правительством Королевства Норвегия об упрощении порядка взаимных поездок жителей приграничных территорий Российской Федерации и Королевства Норвегия было подписано 2 ноября 2010 г. [31], но вступило в силу лишь 29 мая 2012 г. Соглашение охватывает приграничную территорию двух стран вдоль государственной границы длиной

196 км. С российской стороны это муниципальные образования Печенгского района Мурманской области, территория которых удалена от государственной границы на 30 км (муниципальные образования Никель, Печенга, Заполярный и Корзуново), с норвежской — приграничные муниципалитеты фюльке<sup>4</sup> Финнмарк (непосредственно с Россией граничит муниципалитет Сёр-Варангер) (рис. 2). Соглашение охватывает население численностью 42 тыс. человек (среди исследуемых в статье соглашений это самое маленькое по охвату населения). Из них 10 тыс. жители Норвегии (численность муниципалитета Сёр-Варангер, что составляет 13,5% от численности фюльке Финнмарк, или 0,2% от общей численности страны) и 32 тыс. жители России (86% от населения Печенгского района, 4% от населения Мурманской области, или 0,02% от населения государства). С норвежской стороны в зону МПП попадает, по сути, единственный крупный населенный пункт — город Киркинес (3,5 тыс. человек) — административный центр приграничного муниципалитета. С российской стороны — два крупных населенных пункта: город Заполярный (около 15 тыс. жителей) и поселок городского типа Никель (11,8 тыс. жителей). Механизм местного приграничного передвижения между странами осуществляется через единственный российско-норвежский автомобильный пункт пропуска Борисоглебск — Стурскуг.



Рис. 2. Территория функционирования местного приграничного передвижения между Российской Федерацией и Королевством Норвегия

<sup>4</sup> Фюльке — единица административно-территориального деления Норвегии. По уровню сопоставима с российской единицей административно-территориального деления: область, республика, край.



По итогам 2014 г. из 318 тыс. пересечений, зафиксированных на российско-норвежской границе, около 66 тыс. произведено в режиме МПП, из которых 24 тыс. совершили российские граждане, а 42,5 тыс. — жители Норвегии (цифра легко объясняется разностью в цене на бензин, который в России в среднем в три раза дешевле, что и делает российские приграничные районы столь популярными у жителей приграничной Норвегии) [5]. Если сравнивать показатели 2014 г. с 2013-м, отмечается небольшое падение общего числа пересечений российско-норвежской границы по визе, в то время как с использованием механизма МПП, наоборот, выросло.

Результаты работы механизма МПП за 2014 г. показывают, что у данного соглашения есть потенциал для дальнейшего развития в первую очередь за счет вовлечения в него большего числа жителей приграничных районов России. Так, по итогам 2014 г. на 1 жителя Норвегии, имеющего возможность воспользоваться механизмом МПП, приходилось 4,2 пересечения границы, в то время как на 1 российского жителя — всего 0,75. С одной стороны, это объясняется более низким уровнем благосостояния жителей России, с другой — популярностью среди россиян механизма шенгенской визы, дающей право свободного передвижения по территории Европейского союза и Норвегии. Эксперты и региональные чиновники с оптимизмом смотрят на перспективы развития механизма МПП на российско-норвежской границе, что подтверждается наличием согласованных планов по развитию пропускной способности единственного пункта пропуска Борисоглебск — Стурскуг [33], который в 2014 г. работал с двойным превышением проектной пропускной способности, составляющей 150 тыс. пересечений в год. Кроме того, 6 мая 2015 г. стало известно, что российская сторона одобрила идею расширения норвежской зоны действия МПП, что позволит включить в нее норвежский поселок Нейден, расположенный на норвежско-финской границе [29].

### Местное приграничное передвижение между Российской Федерацией и Латвийской Республикой

Соглашение между правительствами Российской Федерации и Латвийской Республики об упрощении взаимных поездок жителей приграничных территорий Российской Федерации и Латвийской Республики [32] было подписано, как и аналогичный договор России с Норвегией, в 2010 г. При этом практический запуск механизма состоялся лишь летом 2013 г., то есть на год позже, чем с Норвегией и Польшей, при том, что с последней договор был подписан в 2011 г.

Территория действия механизма МПП охватывает приграничные районы двух стран, расположенные вдоль государственной границы общей протяженностью 214 км. С российской стороны это 7 муниципальных образований Псковской области, с латвийской — территория 11 крайов. Механизм МПП распространяется примерно на 170 тыс. человек (приблизительно поровну с каждой из сторон). При этом на рос-

сийской стороне в зону МПП попали крупные населенные пункты — города Остров (20,7 тыс. человек) и Печера (10,2 тыс. человек), а в латвийской зоне самые большие по численности населенные пункты — города Алуксне (8,8 тыс. человек) и Лудза (9,5 тыс. человек).

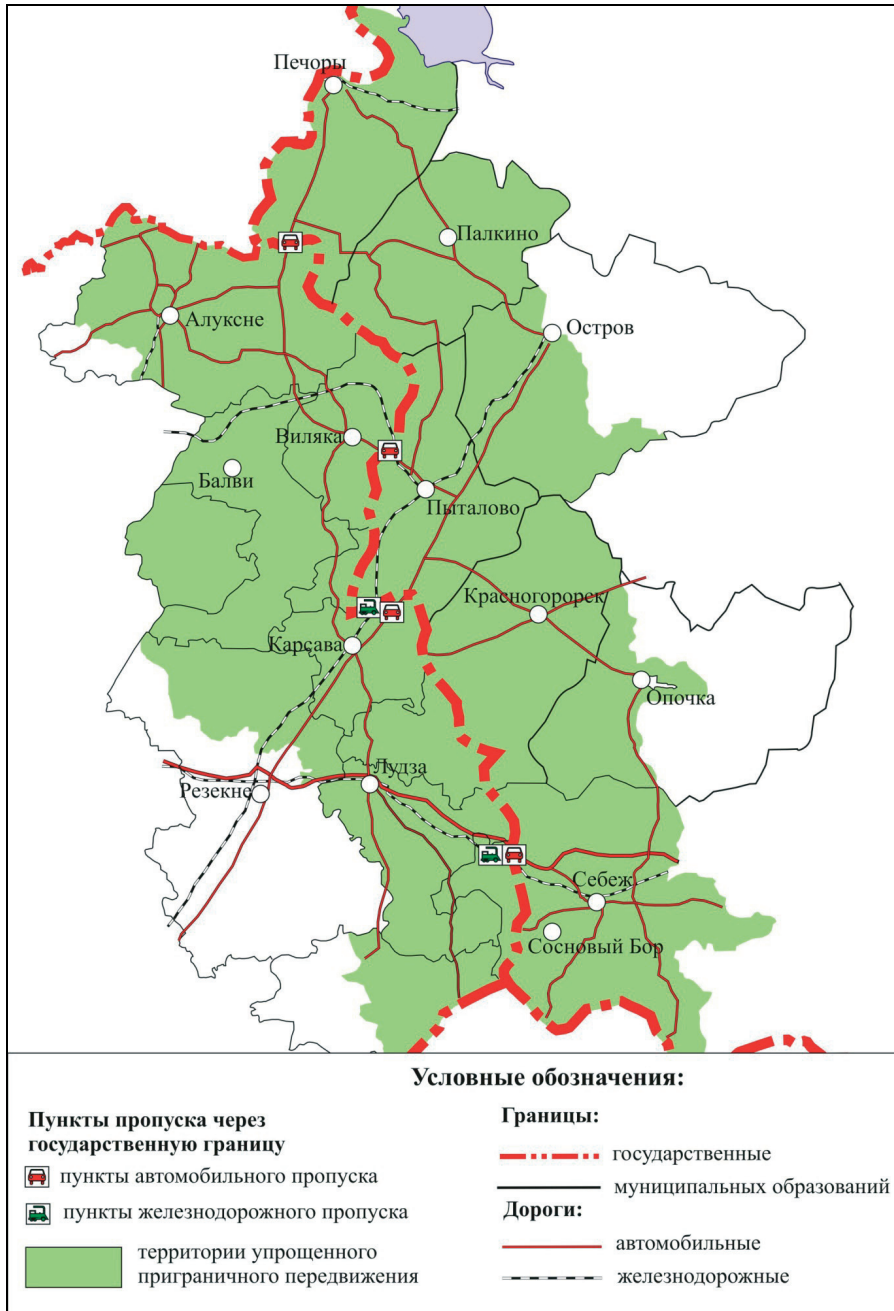


Рис. 3. Территория функционирования местного приграничного передвижения между Российской Федерацией и Латвийской Республикой

Особенностью данного соглашения является возможность получения бесплатно разрешения на приграничное передвижение жителями России и Латвии. В рамках других рассматриваемых в статье соглашений о МПП механизм получения разрешения предусматривает оплату заявителем (как гражданином государства ЕС, так и соседнего государства) сбора за совершение консульских действий в размере 20 евро. Если разрешения на МПП выдают визовые центры (действующие, как правило, на коммерческой основе), а не консульства, с заявителя могут взимать сервисный сбор (10—15 евро). Так, для жителей Норвегии, обращающихся за разрешением на МПП, сервисный сбор составляет 150 норвежских крон (примерно 15 евро), а для жителей Калининградской области, обращающихся в польский визовый центр, 10 евро в рублях по курсу на дату обращения. Для жителей приграничных районов России и Латвии плата за разрешения на МПП отсутствует, а все финансовые расходы ограничиваются затратами на приобретение полиса медицинского страхования на время действия разрешения и незначительными расходами при сборе пакета необходимых документов.

На российско-латвийской государственной границе функционирует шесть пунктов пропуска, два из которых железнодорожные, остальные автомобильные. Именно последние обеспечивают функционирование механизма МПП на российско-латвийской границе. К сожалению, в открытых источниках отсутствует информация о количестве воспользовавшихся данным механизмом (как с российской стороны, так и латвийской), поэтому оценить степень эффективности и популярности режима местного передвижения среди приграничного населения двух стран затруднительно.

### Местное приграничное передвижение между Российской Федерацией и Республикой Польша

Соглашение между правительствами Республики Польша и Российской Федерации о порядке местного приграничного передвижения, подписанное 14 декабря 2011 г., вступило в силу 27 июля 2012 г. Данный договор стал уникальным для самого Евросоюза. Существовавший на тот момент регламент ЕС № 1931/2206 [25] разрешал подписывать соглашения о МПП между государством-членом ЕС и своими соседями (не членами ЕС), при этом зона действия соглашения не могла превышать 30 км, а в некоторых случаях 50 км в глубь территории каждого государства. Соглашение между Российской Федерацией и Республикой Польша потребовало изменения данного регламента, так как по обоюдному согласию сторон зона действия режима МПП была распространена на всю территорию Калининградской области и соответствующую по размерам территорию приграничных с областью воеводств Республики Польша<sup>5</sup> (рис. 4).

<sup>5</sup> С польской стороны зона действия МПП охватывает ряд повятов двух воеводств: Варминьско-Мазурского (города Эльблонг и Ольштын, а также повяты Эльблонгский, Браневский, Лидзбаркский, Бартошицкий, Ольштынский, Кент-



Рис. 4. Территория функционирования местного приграничного передвижения между Российской Федерацией и Республикой Польша

Многие в России восприняли механизм МПП как попытку Евросоюза «смягчить» проблему изоляции Калининградской области от основной территории страны, при этом оставив без изменений действующий между Россией и ЕС механизм визового режима. С предложением об отмене визового режима между Россией и ЕС российская сторона выступила еще в 2002 г. [22], после чего этот вопрос вошел в число «традиционно присутствующих» в повестке переговоров между Россией и Европейским союзом (единственное чего удалось добиться — Соглашения между ЕС и Россией об упрощении выдачи виз, вступившее в силу 1 июня 2007 г. [30]).

За последние пять лет число взаимных передвижений на российско-польской государственной границе увеличилось, а с введением в 2012 г. режима МПП рост стал еще более интенсивным. Если в 2010 г. границу пересекли 1451,5 тыс. человек, то по итогам 2014 г. — 6565,3 тыс. При сохранении объемов взаимных пересечений границы по визе именно режим МПП позволил значительно нарастить итоговые показатели пересечения границы. Если в 2012 г. в режиме МПП государственную границу пересекли всего 53,9 тыс. человек (107,8 тыс. пересечений), то по итогам 2014 г. объем пересечений в режиме МПП возрос до 4,7 млн (табл. 2).

шинский, Мронговский, Венгожевский, Гжицкий, Голдапский, Олецкий) и Поморского (города Гданьск, Гдыня, Сопот и повяты Гданьский, Новодворский, Мальборский).

Таблица 2

**Число пересечений российско-польской государственной границы  
в формате МПП в 2012—2014 гг., тыс. человек**

Год	Общее количество	Население	
		Республики Польша	Калининградской области РФ
2012	107,8	80,5	27,2
2013	3500	2342	1158
2014	4700	3025	1675,1

*Источник:* по данным [20; 24].

При этом режимом МПП чаще пользуется польское население, хотя его популярность среди жителей нашего региона неуклонно растет (если по итогам 2012 г. соотношение составляло 80 на 20 в пользу польских граждан, то по итогам 2014 г. уже 65 на 35 в пользу населения Польши). Популярность механизма МПП среди населения приграничных регионов России и Польши подтверждается фактом, что при максимальной численности человек (2,8 млн), способных воспользоваться соглашением (из которых около 941,5 тыс. — с российской стороны и 1,9 млн — с польской), по итогам 2014 г. к нему прибегли более 2,3 млн человек<sup>6</sup>.

На российско-польской государственной границе оборудовано девять международных пунктов пропуска (три железнодорожных и шесть автомобильных). При этом официально установлены, но не функционируют три из них — железнодорожный пункт пропуска «Железнодорожный» и два автомобильных «Железнодорожный» и «Крылово» [34]. Работу режима местного приграничного передвижения на российско-польской границе обеспечивают четыре автомобильных пункта пропуска (Мамоново, Мамоново-II, Багратионовск, Гусев), при этом основная нагрузка падает на первые три. Общая проектная пропускная способность автомобильных пунктов пропуска — 6700 транспортных средств в сутки, фактическая по итогам 2013 г. — 10 406 транспортных средств в сутки (загруженность 155%) [10]. Превышение среднесуточной фактической пропускной способности автомобильных пунктов пропуска на российско-польском участке госграницы составляет: в МАПП Мамоново — в 5 раз (507%); в МАПП Багратионовск — в 3,3 раза (327%); в Мамоново-II — в 1,3 раза (132%); в Гусеве — в 1,7 раза (174%).

В целом большинство экспертов как в России, так и в Польше склонны согласиться с мнением, что функционирующий чуть больше трех лет механизм местного приграничного передвижения положительно сказывается на развитии социальных контактов между страна-

<sup>6</sup> Речь идет не об уникальных пользователях, а об общем количестве человек.

ми, дает несомненную экономическую выгоду населению обеих стран. При этом прямой отрицательный экономический эффект для некоторых региональных хозяйствующих субъектов не так велик, чтобы именно в механизме МПП видеть главную угрозу для эффективного функционирования в регионе. Перспективы режима МПП между Россией и Польшей всецело зависят от состояния современного политического диалога между Россией и Европейским союзом. В марте 2014 г. тогда еще министр иностранных дел Польши Р. Сикорский отмечал, что в качестве санкционной меры по отношению к России «Польша могла бы приостановить действие местного приграничного передвижения с Калининградской областью» [15]. Ряд польских авторов разделяли и поддерживали эту идею, хотя у нее было и немало противников в Польше [1]. При этом региональные официальные лица как Калининградской области, так и приграничных воеводств Польши положительно оценивают механизм местного приграничного передвижения, видят плюсы его функционирования и готовы обсуждать перспективы его развития (в том числе и расширение польской зоны действия режима МПП) [11; 25]. При этом наиболее реальным шагом развития механизма МПП между Россией и Польшей, на наш взгляд, может стать распространение механизма не только на сухопутные передвижения, но и на передвижения по воде. При наличии единого трансграничного водного объекта между странами (Калининградского/Вислинского залива) такое решение будет способствовать дальнейшему росту взаимных пересечений и как следствие социально-экономическому развитию приграничных территорий обеих стран.

### Заключение

Каковы же перспективы введения механизма местного приграничного передвижения между Россией и другими странами ЕС? В контексте современных отношений между Россией и Евросоюзом ждать подписания новых соглашений не приходится. Но положительный пример российско-польского сотрудничества вселяет оптимизм. И как только ситуация нормализуется и Россия и ЕС вернуться к конструктивному диалогу о взаимном сотрудничестве, могут быть подписаны новые двухсторонние договоры о введении механизма МПП.

На наш взгляд, в первую очередь можно ждать появления соглашения между Россией и Литвой. Во-первых, Литва видит позитивный опыт Польши и Калининградской области. Во-вторых, Литвой и Россией первоначальный текст соглашения был согласован еще в 2009 г., однако российскую сторону не устроила предлагаемая на тот момент 30-километровая зона действия режима. Литовская же сторона не хотела поднимать вопрос об изменении общеевропейского документа, регламентирующего механизм работы местного приграничного передвижения (как известно, позже этот вопрос был поднят Польшей, и ЕС решил его положительно). В настоящее время официальные лица Литовского государства не озвучивают свою позицию по данному вопросу (как и

российские), но региональные лидеры Калининградской области и приграничных районов Литовской Республики, несомненно, ждут подписания такого соглашения.

Кроме того, высоки шансы появления механизма МПП на российско-финской государственной границе. Финская сторона с большим интересом наблюдает за реализацией соглашения между Россией и Польшей, а официальные лица Министерства иностранных дел Финляндии посещали Польшу для консультаций с польскими представителями Управления по вопросам иностранных граждан, Министерства внутренних дел и Пограничной службы [13].

### Список литературы

1. *Андрей Стариков*. В Польше предлагают свои санкции против России. Кто пострадает? Аналитический портал о Балтийском регионе RubalticRu URL: <http://www.rubaltic.ru/article/ekonomika-i-biznes/27102014-MPP/> (дата обращения: 12.05.2015).

2. *Анисевич Р., Пальмовский Т., Драгилева И.И.* Влияние местного приграничного передвижения на развитие трансграничного туризма между Республикой Польша и Калининградской областью Российской Федерации // Наука и туризм: стратегия взаимодействия. 2013. С. 65—73.

3. *Вардомский Л.Б.* Приграничный пояс России: проблемы и тенденции развития // Россия и современный мир. 2000. №2. С. 54—64.

4. *Вардомский Л.Б.* Российское порубежье в условиях глобализации. М., 2009.

5. *В Киркенесе* пустые улицы — за границу уже не едут / BarentsObserver URL: <http://barentsobserver.com/ru/granicy/2015/01/v-kirkenese-pustye-ulicy-za-granicu-uzhe-ne-edut-02-01> (дата обращения: 15.10.2015).

6. *Внешнеэкономическая* деятельность регионов России / Л.Б. Вардомский, Е.Е. Скатерщикова. М., 2002.

7. *Кретинин Г., Остаškova Т.* Малое приграничное передвижение как предмет исторического исследования и современность Acta humanitarica inversitatis Saulensis. Т. 14 (2012). 314—321. URL: [http://www.su.lt/bylos/mokslo\\_leidiniai/acta/2012\\_14/kretinin\\_ostaskova.pdf](http://www.su.lt/bylos/mokslo_leidiniai/acta/2012_14/kretinin_ostaskova.pdf) (дата обращения: 12.05.2015).

8. *Кретинин Г.В., Миронюк Д.А.* Местное приграничное передвижение как форма либерализации визового режима и развития территории // Балтийский регион. 2014. №4 (22). С. 30—47.

9. *Дождутся* ли белорусы смягчения визового режима с ЕС. Аналитический портал о Германии, России, Европе и мире. URL: <http://www.dw.de/a-17740616> (дата обращения: 12.05.2015).

10. *Доклад* руководителя КТУ Росграницы Виктора Кудрявцева «Об итогах деятельности КТУ Росграницы за 2013 год». Федеральное агентство по обустройству государственной границы Российской Федерации. URL: <http://test131.artwell.ru/en/pressa/statement/8689> (дата обращения: 22.09.2014).

11. *Женгота К.* Польско-Российское соглашение о местном приграничном передвижении в контексте взаимоотношений Европейского союза и России // Балтийский регион. 2014. №3. С. 107—120.

12. *Карточки* МПП есть у 270 тыс. жителей Калининградской области/RUGRAD.EU. URL: <http://rugrad.eu/news/765701/> (дата обращения: 12.05.2015).

13. *Кинга Дудзиньска, Анна Мария Дынэр.* Местное приграничное передвижение с Калининградской областью — задачи, возможности и угрозы // Policy Paper. №29 (77), октябрь 2013. URL: [https://www.pism.pl/files/?id\\_plik=15092](https://www.pism.pl/files/?id_plik=15092) (дата обращения: 21.05.2015).
14. *Колосов В.А.* Как изучать новое пограничье России? // Международные процессы. 2004. Т. 2, №3. С. 89—96.
15. *Кэтрин Эштон:* Совет ЕС не согласовал санкции в отношении РФ, но они возможны / Информационное агентство России URL: <http://tass.ru/mezhdunarodnaya-panorama/1018639> (дата обращения: 18.10.2015).
16. *Малое приграничное сотрудничество: окно в ЕС?/ Новая Европа* URL: [http://n-europe.eu/article/2011/12/05/maloe\\_prigranichnoe\\_sotrudnichestvo\\_okno\\_v\\_es](http://n-europe.eu/article/2011/12/05/maloe_prigranichnoe_sotrudnichestvo_okno_v_es) (дата обращения: 15.05.2015).
17. *Малое приграничное движение: пока еще рано.* URL: <http://www.bsblog.info/maloe-prigranichnoe-dvizhenie-poka-eschhyo-rano> (дата обращения: 15.10.2015).
18. *Международные и внешнеэкономические связи субъектов Российской Федерации.* М., 2001.
19. *Морачевская К.А.* Приграничность и периферийность как факторы развития приграничных с Белоруссией регионов России : автореф. дис. ... канд. геогр. наук. М., 2013.
20. *Николай Цуканов:* Местное приграничное передвижение — успешный эксперимент, который нужно развивать / Официальный сайт Правительства Калининградской области. URL: <http://www.gov39.ru/news/101/76187/> (дата обращения: 21.04.2015).
21. *Ни шагу налево!* Почему застопорилось малое приграничное движение Беларуси с Польшей? Портал газеты «Туризм и отдых» ТЮ. ВУ. URL: <http://www.tio.by/novosti/Ni-shagu-nalevo-Pochemu-zastoporilos-maloe-prigranichnoe-dvizhenie--Belarusi-s-Polshej> (дата обращения: 15.10.2015).
22. *О посланиях Президента России В. В. Путина Председателю Комиссии Европейских сообществ и главам государств-членов ЕС. МИД РФ.* URL: <http://www.mid.ru/bl.nsf/4dbcf8cbe426a71743256918006895e7/ef66e4aefcfa887b43256c23002de579?OpenDocument> (дата обращения: 12.05.2015).
23. *Основы региональной экономики.* М., 2000.
24. *Официальный сайт штаб-квартиры пограничный войск Республики Польша.* STRAŻ GRANICZNA URL: [http://www.strazgraniczna.pl/wps/portal/tresc?WCM\\_GLOBAL\\_CONTEXT=/pl/serwis-sg/SG\\_statystyki\\_logistyka\\_wspolpraca/Statystyki&WCM\\_Page.ResetAll=TRUE](http://www.strazgraniczna.pl/wps/portal/tresc?WCM_GLOBAL_CONTEXT=/pl/serwis-sg/SG_statystyki_logistyka_wspolpraca/Statystyki&WCM_Page.ResetAll=TRUE) (дата обращения: 21.05.2015).
25. *Польша дружит с Калининградом не взирая на политику ЕС / ГОСНОВОСТИ.* URL: <http://gosnovosti.com/2015/05/> (дата обращения: 12.05.2015).
26. *Приграничное сотрудничество регионов России, Беларуси и Украины.* ЦИИ ЕАБР, 2013.
27. *Российско-белорусское приграничье: двадцать лет перемен : монография / под ред. А. П. Катровского и Ю. П. Ковалева.* Смоленск, 2012.
28. *Российско-украинское пограничье: двадцать лет разделенного единства.* М., 2011.
29. *Россия расширит безвизовую зону с Норвегией.* Информационно-аналитический портал «EUROMAG.RU» URL: <http://www.euromag.ru/catalogs/visas/42409.html> (дата обращения: 15.10.2015).
30. *Соглашения между ЕС и Россией об упрощении выдачи виз. МИД РФ.* URL: [http://www.mid.ru/Brp\\_4.nsf/arh/D2FDBE95F19D148EC325717D002FFDCC](http://www.mid.ru/Brp_4.nsf/arh/D2FDBE95F19D148EC325717D002FFDCC) (дата обращения: 12.05.2015).
31. *Соглашение между Правительством Российской Федерации и Правительством Королевства Норвегия об упрощении порядка взаимных поездок жителей*





приграничных территорий Российской Федерации и Королевства Норвегия. URL: [http://www.mid.ru/bdomp/spd\\_md.nsf/0/F976D20729BEE7D743257E000021A04D](http://www.mid.ru/bdomp/spd_md.nsf/0/F976D20729BEE7D743257E000021A04D) (дата обращения: 17.03.2015).

32. *Соглашение* между Правительством Российской Федерации и Правительством Латвийской Республики об упрощении взаимных поездок жителей приграничных территорий Российской Федерации и Латвийской Республики URL: [http://www.mid.ru/bdomp/spd\\_md.nsf/0/F86378372CDF20D843257E0000219E24](http://www.mid.ru/bdomp/spd_md.nsf/0/F86378372CDF20D843257E0000219E24) (дата обращения: 17.03.2015).

33. *Средства* для пропускного пункта Стурскуг не выделены / BarentsObserver. URL: <http://barentsobserver.com/ru/granicy/2014/10/sredstva-dlya-propuskного-punkta-sturskug-ne-vydeleny-09-10> (дата обращения: 15.10.2015).

34. *Транспортная инфраструктура*/ Информационно-аналитический портал БФУ им. И. Канта. URL: <http://science.kantiana.ru/resources/potentsial/transportnaya-infrastruktura/> (дата обращения: 17.10.2015).

35. *Gomółka K.* Преимущества принятия соглашения между Польшей и Калининградской областью РФ о порядке местного приграничного передвижения // Европейское обозрение общественных наук. 2014. Т. 1, №2. С. 6—24.

36. *Keeping the door ajar: Local border traffic regimes on the EU's eastern borders.* URL: [http://www.fiia.fi/en/publication/429/keeping\\_the\\_door\\_ajar/](http://www.fiia.fi/en/publication/429/keeping_the_door_ajar/) (дата обращения: 15.05.2015).

37. *Regulation (EC) № 1931/2006 of the European Parliament and of the Council of 20 December 2006 laying down rules on local border traffic at the external land borders of the Member States and amending the provisions of the Schengen Convention.* URL: <http://eurlex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2006:405:0001:0022:EN:PDF> (дата обращения: 12.05.2015).

### Об авторах

*Иван Сергеевич Гуменюк*, кандидат географических наук, доцент кафедры географии, природопользования и пространственного развития, Балтийский федеральный университет им. И. Канта, Калининград, Россия.  
E-mail: IGumeniuk@kantiana.ru

*Татьяна Юрьевна Кузнецова*, кандидат географических наук, доцент кафедры географии, природопользования и пространственного развития, Балтийский федеральный университет им. И. Канта, Россия.  
E-mail: Tikuznetsova@kantiana.ru

*Людия Геннадьевна Осмоловская*, аспирантка кафедры географии, природопользования и пространственного развития, Балтийский федеральный университет им. И. Канта, Россия.  
E-mail: LOsmolovskaya@kantiana.ru

### Для цитирования:

*Гуменюк И.С. Кузнецова Т.Ю. Осмоловская Л.Г.* Местное приграничное передвижение как эффективный инструмент развития приграничного сотрудничества // Балтийский регион. 2016. Т. 8, № 1. С. 97—117. doi: 10.5922/2074-9848-2016-1-6



## LOCAL BORDER TRAFFIC AS AN EFFICIENT TOOL FOR DEVELOPING CROSS-BORDER COOPERATION

I. Gumenyuk\*,  
T. Kuznetsova\*,  
L. Osmolovskaya\*

\* *Immanuel Kant Baltic Federal University  
14 A. Nevskogo ul., Kaliningrad, 236041, Russia*

Submitted on November 25, 2015

*Local border traffic (LBT) is a tool for cooperation between the EU member states and neighbouring countries. It emerged as a measure to mitigate the barrier effect of the EU's external border. In 2006, the European Parliament authorised the EU member states to conclude bilateral agreements on a simplified border crossing regime in border areas. This article analyses local border traffic as a cross-border cooperation tool. The territory described in the study includes the external borders of the EU (and Norway) with the Russian Federation and the Republic of Belarus. The article will be of interest to specialists in international and, particularly, in cross-border cooperation. The authors analyse the mechanism of local border traffic and identify possible trends based on the general socioeconomic situation and foreign policy background in Russia, Belarus, and the EU (Norway). The article employs the cartographic method to enhance the visual component of the study. It is concluded that the LBT mechanism is effective and it has a positive effect on the development of border contacts between countries. There is a need to continue the dialogue between Russia, Belarus and the EU countries on both expanding the geographical scope of the LBT mechanism and ensuring its qualitative development.*

*Key words:* local border traffic, cross-border traffic, European Union, Russian Federation, Republic of Belarus.

### References

1. Starikov, A. 2014, В Польше предлагают свои санкции против России. Кто пострадает? *RubalticRu*, available at: <http://www.rubaltic.ru/article/ekonomika-i-biznes/27102014-MPP/> (accessed 12.05.2015).
2. Anisevich, R., Palmovsky, T., Dragileva, I. I. 2013, Vlijanie mestnogo prigranichnogo peredvizhenija na razvitie transgranichnogo turizma mezhdou Respublikoj Pol'sha i Kaliningradskoj oblast'ju Rossijskoj Federacii [Influence of local border traffic on the development of cross-border tourism between the Republic of Poland and the Kaliningrad region of the Russian Federation], *Nauka i turizm: strategija vzaimodejstvija* [Science and tourism: cooperation strategy], p. 65—73.
3. Vardomsky, L. B. 2000, Prigranichnyj pojas Rossii: problemy i tendencii razvitija [Border zone of Russia: problems and trends], *Rossija i sovremennyy mir* [Russia and the Modern World], no. 2, p. 54—64.
4. Vardomsky, L. B. 2009, *Rossijskoe porubezh'e v uslovijah globalizacii* [Russian porubezhe in the context of globalization], Moscow, 216 p.
5. Nilsen, T. 2015, V Kirkenese pustye ulicy — za granicu uzhe ne edut [In Kirkenese empty streets — abroad no longer go], *BarentsObserver*, available at: <http://barentsobserver.com/ru/granicy/2015/01/v-kirkenese-pustye-ulicy-za-granicu-uzhe-ne-edut-02-01> (accessed 15.10.2015).

6. Vardomsky, L. B. Skatershchikova, E. E. 2002, *Vneshnejekonomicheskaja dejatel'nost' regionov Rossii* [Foreign economic activity of Russian regions], Moscow, 448 p.
7. Kretinin, G., Ostashkova, T. 2012, *Maloe prigranichnoe peredvizhenie kak predmet istoricheskogo issledovanija i sovremennost'* [Small border traffic as a subject of historical research and the Present], *Acta humanitarica inversitatis Saulensis*, T. 14, p. 314—321, available at: [http://www.su.lt/bylos/mokslo\\_leidiniai/acta/2012\\_14/kretinin\\_ostaskova.pdf](http://www.su.lt/bylos/mokslo_leidiniai/acta/2012_14/kretinin_ostaskova.pdf) (accessed 12.05.2015).
8. Kretinin, G., Mironyuk, D. 2014, Local Border Traffic as a Form of Visa Liberalisation and Territorial Development, Baltic Region, no. 4, p. 27—41. DOI: 10.5922/2074-2079-8555-4-2.
9. Daneiko, E. 2014, Dozhdutsja li belorusy smjagchenija vizovogo rezhima s ES. Analiticheskij portal o Germanii, Rossii, Evrope i mire [Are Belarusians wait easing the visa regime with the EU. Analytical Portal Germany, Russia, Europe and the world], *Deutsche Welle*, available at: <http://www.dw.de/a-17740616> (accessed 12.05.2015).
10. Doklad rukovoditelja KTU Rosgranicy Viktora Kudrjavceva «Ob itogah dejatel'nosti KTU Rosgranicy za 2013 god» [Report of the Head of KTU Rosgranitsa Victor Kudryavtsev "About results of activity of KTU Rosgranitsa in 2013"], 2014, *Federal'noe agentstvo po obustroystvu gosudarstvennoj granicy Rossijskoj Federacii* [Federal Agency for Development of the State border of the Russian Federation], available at: <http://test131.artwell.ru/en/prensa/statement/8689> (accessed 22.09.2014)
11. Żegota, K. 2014, Polish-Russian Small Border Traffic in the Context of Russia — EU Relations, *Baltic Region*, no. 3, p. 88-99. DOI: 10.5922/2079-8555-2014-3-8.
12. Kartochki MPP est' u 270 tys. zhitelej Kaliningradskoj oblasti [WFP cards have 270 thousand. Residents of the Kaliningrad region], 2015, *RUGRAD.EU*, available at: <http://rugrad.eu/news/765701/> (accessed 12.05.2015).
13. Dudzinska, K., Dyer, A.-M. 2013, Mestnoe prigranichnoe peredvizhenie s Kaliningradskoj oblast'ju — zadachi, vozmozhnosti i ugrozy [The local border traffic with the Kaliningrad region — challenges, opportunities and threats], *Policy Paper*, no. 29 (77), October, available at: [https://www.pism.pl/files/?id\\_plik=15092](https://www.pism.pl/files/?id_plik=15092) (accessed 21.05.2015).
14. Kolosov, V. A. 2004, Kak izuchat' novoe pogranych'e Rossii? [How to learn a new Russian borderlands?], *Mezhdunarodnye processy* [International processes], T. 2, no. 3, p. 89—96.
15. Kjetrin Jeshton: Sovet ES ne soglasoval sankcii v otnoshenii RF, no oni vozmozhny [Catherine Ashton: The EU Council has agreed on sanctions against Russia, but they are possible], 2015, *Informacionnoe agentstvo Rossii* [News Agency of Russia], available at: <http://tass.ru/mezhdunarodnaya-panorama/1018639> (accessed 18.10.2015)
16. Eliseev, A. 2011, Maloe prigranichnoe sotrudnichestvo: okno v ES? [Small cross-border cooperation: the window in the EU?], *Novaja Jevropa*, available at: [http://n-europe.eu/article/2011/12/05/maloe\\_prigranichnoe\\_sotrudnichestvo\\_okno\\_v\\_es](http://n-europe.eu/article/2011/12/05/maloe_prigranichnoe_sotrudnichestvo_okno_v_es) (accessed 15.05.2015).
17. *Maloe prigranichnoe dvizhenie: poka eshhjo rano* [The small border traffic: it is too early], 2014, available at: <http://www.bsblog.info/maloe-prigranichnoe-dvizhenie-poka-esshho-rano/> (accessed 15.10.2015).
18. *Mezhdunarodnye i vneshnejekonomicheskie svjazi sub#ektov Rossijskoj Federacii* [International and Foreign Economic Relations of the Russian Federation], 2001, Moscow, 352 p.

19. Morachevskaya, K. A. 2013, *Prigranichnost' i periferijnost' kak faktory razvitiya prigranichnyh s Belorussiej regionov Rossii* [Cross-border and peripheral factors as the development of border regions of Russia and Belarus], PhD Thes., Moscow.

20. Nikolaj Cukanov: Mestnoe prigranichnoeperedvizhenie — uspeshnyj jeksperiment, kotoryj nuzhno razvivat' [Nikolai Tsukanov: Local border traffic — a successful experiment that needs to be developed], *Kaliningrad Region Government*, available at: <http://www.gov39.ru/news/101/76187/> (accessed 21.04.2015).

21. Ni shagu nalevo! Pochemu zastoporilos' maloe prigranichnoe dvizhenie Belarusi s Pol'shej? [Not one step to the left! Why has stalled small border traffic between Belarus and Poland?], *TIO.BY*, available at: <http://www.tio.by/novosti/Ni-shagu-nalevo-Pochemu-zastoporilos-maloe-prigranichnoe-dvizhenie--Belarusi-s-Polshej> (accessed 15.10.2015).

22. O poslanijah Prezidenta Rossii V. V. Putina Predsedatelju Komissii Evropejskih soobshhestv i glavam gosudarstv-chlenov ES [President of Russia VV messages Putin, the President of the European Commission and the heads of the EU member states], *Russian Foreign Ministry*, available at: <http://www.mid.ru/bl.nsf/4d6cf8cbe426a71743256918006895e7/ef66e4aefcfa887b43256c23002de579?OpenDocument> (accessed 12.05.2015).

23. *Osnovy regional'noj jekonomiki* [Basics of regional economics], 2000, Moscow, 495 p.

24. Oficial'nyj sajt shtab-kvartiry pogranichnyj vojsk Respubliki Pol'sha [Official site of the headquarters of the border troops of the Republic of Poland], 2015, *STRAŻ GRANICZNA*, available at: [http://www.strazgraniczna.pl/wps/portal/tresc?WCM\\_GLOBAL\\_CONTEXT=/pl/serwis-sg/SG\\_statystyki\\_logistyka\\_wspolpraca/Statystyki&WCM\\_Page.ResetAll=TRUE](http://www.strazgraniczna.pl/wps/portal/tresc?WCM_GLOBAL_CONTEXT=/pl/serwis-sg/SG_statystyki_logistyka_wspolpraca/Statystyki&WCM_Page.ResetAll=TRUE) (accessed 21.05.2015).

25. Pol'sha druzhit s Kaliningradom ne vziraja na politiku ES [Poland is friends with Kaliningrad despite the EU's policy], 2015, *GOSNOVOSTI*, available at: <http://gosnovosti.com/2015/05/> (accessed 12.05.2015).

26. *Prigranichnoe sotrudnichestvo regionov Rossii, Belarusi i Ukrainy* [Cross-border cooperation of regions of Russia, Belarus and Ukraine], 2013, CII EABR, 100 p.

27. Katrovsky, A. P., Kovalev, Yu. P. 2012, *Rossijsko-belorusskoe prigranich'e: dvadcat' let peremen* [Russian-Belarusian border area: twenty years of change], Smolensk, 288 p.

28. *Rossijsko-ukrainskoe pogranich'e: dvadcat' let razdelenogo edinstva* [The Russian-Ukrainian borderlands twenty years divided unity], 2011, Moscow, 352 p.

29. Rossija rasshirit bezvizovuju zonu s Norvegiej [Russia will extend the visa-free zone with Norway], 2015, *EUROMAG.RU*, available at: <http://www.euromag.ru/catalogs/visas/42409.html> (accessed 15.10.2015).

30. Soglashenija mezhdru ES i Rossiej ob uproshhenii vydachi viz [Agreement between the EU and Russia on visa facilitation], 2003, *Russian Foreign Ministry*, available at: [http://www.mid.ru/Brp\\_4.nsf/arh/D2FDBE95F19D148EC325717D002FFDCC](http://www.mid.ru/Brp_4.nsf/arh/D2FDBE95F19D148EC325717D002FFDCC) (accessed 12.05.2015).

31. Soglashenie mezhdru Pravitel'stvom Rossijskoj Federacii i Pravitel'stvom Korolevstva Norvegija ob uproshhenii porjadka vzaimnyh poezdok zhitelej prigranichnyh territorij Rossijskoj Federacii i Korolevstva Norvegija [Agreement between the Government of the Russian Federation and the Government of the Kingdom of Norway on the facilitation of mutual trips of residents of border territories of the Russian Federation and the Kingdom of Norway], *Russian Foreign Ministry*, available at: [http://www.mid.ru/bdomp/spd\\_md.nsf/0/F976D20729BEE7D743257E000021A04D](http://www.mid.ru/bdomp/spd_md.nsf/0/F976D20729BEE7D743257E000021A04D) (accessed 17.03.2015).

32. Soglashenie mezhdru Pravitel'stvom Rossijskoj Federacii i Pravitel'stvom Latvijskoj Respubliki ob uproshhenii vzaimnyh poezdok zhitelej prigranichnyh territorij Rossijskoj Federacii i Latvijskoj Respubliki [Agreement between the Government of the Russian Federation and the Government of the Republic of Latvia on the facilitation of mutual trips of residents of border areas of the Russian Federation and the Republic of Latvia], *Russian Foreign Ministry*, available at: [http://www.mid.ru/bdcomp/spd\\_md.nsf/0/F86378372CDF20D843257E0000219E24](http://www.mid.ru/bdcomp/spd_md.nsf/0/F86378372CDF20D843257E0000219E24) (accessed 17.03.2015).

33. Sredstva dlja propusknogo punkta Sturskug ne vydeleny [The funds are not allocated for checkpoint Storskog], 2014, *BarentsObserver*, available at: <http://barentsobserver.com/ru/granicy/2014/10/sredstva-dlya-propusknogo-punkta-sturskug-ne-vydeleny-09-10> (accessed 15.10.2015).

34. Transportnaja infrastruktura [Transport infrastructure], 2015, *Informacionno-analiticheskij portal BFU im. I. Kanta* [Informational and analytical portal IKSUR], available at: <http://science.kantiana.ru/resources/potentsial/transportnaya-infrastruktura/> (accessed 17.10.2015).

35. Gomólka, K. 2014, Preimushhestva prinjatija soglashenija mezhdru Pol'shej i Kaliningradskoj oblast'ju RF o porjadke mestnogo prigranichnogo peredvizhenija [The advantages of adopting an agreement between Poland and the Kaliningrad region of the Russian Federation on the procedure of the local border traffic], *Evropejskoe obozrenie obshhestvennyh nauk* [European Review of Social Sciences], T. 1, no. 2, p. 6—24.

36. Yeliseyev, A. 2014, Keeping the door ajar: Local border traffic regimes on the EU's eastern borders, *FIIA REPORT*, no. 41, available at: [http://www.fiaa.fi/en/publication/429/keeping\\_the\\_door\\_ajar/](http://www.fiaa.fi/en/publication/429/keeping_the_door_ajar/) (accessed 15.05.2015).

37. *Regulation (EC) №1931/2006 of the European Parliament and of the Council of 20 December 2006 laying down rules on local border traffic at the external land borders of the Member States and amending the provisions of the Schengen Convention*, 2006, available at: <http://eurlex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2006:405:0001:0022:EN:PDF> (accessed 12.05.2015).

#### About the authors

*Dr Ivan Gumenyuk*, Associate Professor, the Department of Geography, Nature Management and Spatial Development, Immanuel Kant Baltic Federal University, Russia.  
E-mail: IGumenyuk@kantiana.ru

*Dr Tatyana Kuznetsova*, Associate Professor, the Department of Geography, Nature Management and Spatial Development, Immanuel Kant Baltic Federal University, Russia.  
E-mail: Tikuznetsova@kantiana.ru

*Lidiya Osmolovskaya*, PhD Student, Department of Geography, Nature Management and Spatial Development, Immanuel Kant Baltic Federal University, Russia.  
E-mail: LOsmolovskaya@kantiana.ru

#### To cite this article:

*Gumenyuk I.S., Kuznetsova T. Yu., Osmolovskaya L. G. 2016, Local border traffic as an efficient tool for developing cross-border cooperation. Baltijskij region, Vol. 8, no. 1, p. 97—117. doi: 10.5922/2074-9848-2016-1-6*