



УДК 911.9

А. И. Горина

ПЕРСПЕКТИВЫ СОЗДАНИЯ ПОРТОВО-ПРОМЫШЛЕННОГО КОМПЛЕКСА В КАЛИНИНГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ

Актуализация вопросов социально-экономического развития Калининградской области создает предпосылки для поиска новых сценариев и способов функционирования региональной экономики. Используя накопленный опыт региональных исследований, автор предлагает возобновить дискуссию о поиске альтернативных стратегий развития Калининградской области. Одним из наиболее перспективных направлений является морехозяйственная стратегия, предложенная В.В. Ивченко. На ее основе автором рассматривается вопрос о возможности создания порто-промышленного комплекса в регионе. Изучение современной динамики развития морского рыбохозяйственного комплекса на побережье Балтийского моря и анализ инфраструктурного развития морского порта Калининград стали основной целью данной работы. Была осуществлена попытка оценить текущие возможности региональной портовой инфраструктуры и рыбопромыслового комплекса. Выделены наиболее важные механизмы дальнейшего развития порта в сфере транспорта и рыбного промысла, а также перспективы образования портово-промышленного комплекса.

Socio-economic development of the Kaliningrad region requires new scenarios and ways of functioning of the regional economy. Based on recent regional studies, the author proposes to resume the discussion of alternative strategies for the development of the Kaliningrad region. One of the most promising ideas is the marine economic strategy proposed V. V. Ivchenko. On the basis of this strategy, the author defines various possibilities of establishing an industrial port complex in the region. The main goal of the work is the analysis of the dynamics of the modern fishing industry and the infrastructural development of the seaport of Kaliningrad. The author attempts to assess the current potential of the regional port infrastructure and the fishing industry of the region as well as highlights the most important mechanisms for the further development of the port as a part of industrial port complex.

Ключевые слова: портово-промышленный комплекс, морехозяйственный комплекс, Балтийский регион, морской порт Калининград, региональное развитие.

Key words: industrial port complex, maritime complex, the Baltic region, the seaport of Kaliningrad, regional development.

В настоящее время в сложившихся внутренних и внешнеэкономических условиях и геополитической обстановке необходим поиск дополнительных механизмов для развития территории региона и его социальной сферы. Связанные с этим вопросы не теряют своей актуальности на протяжении более 20 лет. Так, на период 1991–2002 гг. предлагалось несколько вариантов стратегического развития:



1) создание на территории Калининградской области свободной экономической зоны (Ю. С. Маточкин);

2) специализация региона в транспортном комплексе, обеспечивающем логистические связи между Российской Федерацией и Европейским союзом;

3) внедрение морехозяйственной стратегии развития Калининградской области (В. В. Ивченко).

Как известно, в последующем как приоритетное направление развития экономики был выбран режим свободной экономической зоны, трансформировавшийся впоследствии в режим особой экономической зоны.

62

Ретроспективный анализ социально-экономического положения области показал неоднозначность данного механизма регионального развития: многие предприятия, возникшие на период действия СЭЗ и ОЭЗ, не внесли существенного вклада в долгосрочное развитие экономики региона и на сегодняшний день остаются в сильной степени зависимыми от внешнеэкономической ситуации в Балтийском регионе. Недостаточное внимание было уделено комплексной региональной безопасности. Отрасли специализации, определяющие место Калининградской области в хозяйстве страны, так и не образовались.

По нашему мнению, сложившаяся ситуация заставляет по-новому взглянуть на вопросы социально-экономического развития. Морехозяйственная стратегия развития Калининградской области вновь может стать приоритетным направлением в сфере региональных исследований. Ниже мы попытаемся актуализировать данную тематику и взглянуть на общемировые и региональные тренды развития морехозяйственного комплекса, оценить перспективные возможности Калининградского морского порта.

Портово-промышленный комплекс в регионе имеет важное геоэкономическое значение и в большой степени является катализатором для долгосрочного социально-экономического развития территории. Использование преимуществ экономико-географического положения приморских регионов способствует функционированию производственных комплексов, интеграции и кооперации между различными производствами и отраслями.

Для развития хозяйственной деятельности в Калининградской области решающую роль играет ее эксклавное положение в Балтийском регионе, которое обуславливает как выгоды, так и недостатки. Неоспоримым является тезис о необходимости использования конкурентных преимуществ Калининградского морского порта, который способен определять достойное место региона в экономике Российской Федерации и междунаrodной экономической системе.

Существует несколько объективных причин для воссоздания портово-промышленного комплекса в Калининградской области:

1) выгодное географическое положение – незамерзающий порт, близость к крупным портовым комплексам стран ЕС;

2) наличие развитой транспортной инфраструктуры;



- 3) разработка и внедрение программ долгосрочного социально-экономического развития региона;
- 4) наличие кадрового потенциала, научно-исследовательских учреждений;
- 5) сохранившиеся технологии и структуры морехозяйственного комплекса;
- 6) возможность создания новых рабочих мест, привлечения инвесторов, улучшения динамики объемов ВРП.

Региональный портовый комплекс представлен единой структурой «морской порт Калининград», состоящей из портопунктов, расположенных в городах Пионерский, Светлый, Калининград и Балтийск. Морской порт Калининград — важный инфраструктурный объект транзитного узла, включающий в себя порты Санкт-Петербург и Усть-Луга. Стратегическое положение Калининградского порта в южной части Балтийского моря определяет его специализацию в обслуживании экспортно-импортных грузопотоков. Технические характеристики порта позволяют производить обработку различных грузов, включая наливные грузы, их перевалку, а также предоставлять складские и транспортно-экспедиторские услуги. Однако существенным недостатком порта можно назвать ограниченную глубину у причалов (до 8 метров), что не позволяет принимать суда грузоподъемностью более 15 тыс. тонн и суда океанского класса.

Развитие портово-промышленного комплекса невозможно без совершенствования взаимодействия различных видов транспорта. Калининградская область располагается на пересечении важных трансевропейских артерий: река Неман (Е-41); Калининградский залив — Калининград — река Преголя — река Дейма — Куршский залив (Е-70); автомобильные трассы № 9-Д Киев — Минск — Вильнюс — Калининград и № 1-А Рига — Калининград — Гданьск. На территории региона расположено два крупных терминально-складских комплекса — в Калининграде и Черняховске. В совокупности данные инфраструктурные объекты формируют транспортные узлы и способствуют увеличению поставок различных грузов на территорию региональных портопунктов. По мнению экспертов, наилучший результат такого взаимодействия будет обеспечен за счет развития логистических информационных систем взаимодействия, таких как CCS и PSC [1].

Перспективным направлением в морском логистическом комплексе области может стать туризм и развитие сети речных транспортных магистралей бассейна Балтики. Упомянутые основные водные пути — река Неман и Калининградский залив — Калининград — река Преголя — река Дейма — Куршский залив — входят в состав европейских маршрутов Е-41 и Е-70 соответственно. Развитие данных путей может способствовать беспрепятственному проходу судов, минуя территориальные воды Республики Литвы. Однако сегодня еще не решены вопросы содержания и ремонта этих путей, в связи с чем внутреннее судоходство характеризуется снижением интенсивности и, как следствие, практически отсутствием хозяйственных связей с портопунктами области.



На данном этапе морской порт Калининград характеризуется как промежуточное звено между морским и наземным транспортом в транспортной цепочке товародвижения от места производства до места потребления. Для дальнейшего развития порта необходимо привлечение различных инвесторов. При этом важными механизмами развития становятся крупные государственные инвестиционные проекты.

За период 2011–2016 гг. ФГУП «Росморпорт» осуществил ряд мероприятий, способствующих дальнейшему развитию порта Калининград: строительство мостов, очистных площадок, эстакад для погрузки автомобилей на территории железнодорожно-паромного комплекса в Балтийске; передача объектов инженерно-технических средств обеспечения транспортной безопасности для контроля надводной обстановки; строительство ремонтно-технической базы СУДС морского порта Калининград. Однако для комплексных инфраструктурных преобразований данных мер недостаточно. Существенная проблема в перспективном развитии портово-промышленного комплекса Калининградской области – малое количество инвестиционных проектов с участием ФГУП «Росморпорт» (всего 2 из 14). К их числу относятся строительство международного морского терминала для приема круизных и грузо-пассажирских судов в г. Пионерском, а также развитие грузо-пассажирского автопаромного и железнодорожного терминалов в г. Балтийске. Сроки реализации данных проектов заканчиваются в 2017 г. Следует отметить, что необходимость проведения дноуглубительных работ в акватории порта Пионерский и недостаточная их финансовая поддержка со стороны федерального бюджета ставят под вопрос реализацию данного проекта в срок.

Несмотря на относительно небольшую долю государственных инвестиций в морской порт Калининград, его инфраструктурный потенциал среди портов Балтийского моря остается на достаточно высоком уровне (табл.) [2].

Количество объектов инфраструктуры российских портов Балтийского моря

Объекты	Большой порт Санкт-Петербург	Выборг	Высоцк	Калининград	Усть-Луга
Причалы, пирсы, молы, волномолы	89	13	6	66	10
Каналы, акватории, якорные стоянки	30	1	5	2	11
Причальные стенки, общая длина, км	13,1	1,5	0,7	6,6	0,9
Объекты АРП, СУДС, железнодорожные пути, площадки временного хранения	31	1	2	40	9

Источник: [2].



В текущей экономической ситуации наибольший вклад в развитие портово-промышленного комплекса Калининградской области внесли частные инвестиционные проекты, а именно строительство следующих объектов:

- 1) первой очереди морского терминала ООО «БалтТехПром»;
- 2) второй очереди портово-производственного комплекса ЗАО «Содружество-Соя»;
- 3) контейнерного терминала в паромном комплексе г. Балтийска, ООО «Балтийская стивидорная компания»;
- 4) модернизация Калининградского морского канала совместно с ФГУП «Росморпорт», ЗАО «Содружество-Соя» и ООО «ЛУКойл-Калининградморнефть»;
- 5) реконструкция контейнерного терминала ОАО «Калининградский морской торговый порт»;
- 6) строительство терминалов ЗАО «Балтнафта» и ООО «Союз-ТМ» по хранению нефтепродуктов и растительных масел соответственно.

Данные объекты морской транспортной инфраструктуры – необходимые звенья транспортно-логистической системы Калининградской области, обеспечивающей экономическое развитие ряда отраслей промышленности. Однако рост тарифов на сухопутную перевозку грузов через территорию Литвы с последующей разгрузкой в Калининградском порту привел к снижению его конкурентоспособности.

Особенностью функционирования порта Калининград является сезонность профильных грузов. С целью диверсификации обрабатываемых грузов Калининградский морской порт провел реконструкцию и расширение терминала, что позволило создать совместно с ООО «Акрон» комплекс по перевалке минеральных удобрений.

Динамика экономических показателей 2015–2016 гг. показывает противоречивые результаты. Данные Ассоциации морских портов России говорят о снижении объемов грузооборота в порту Калининград (рис. 1) [3].

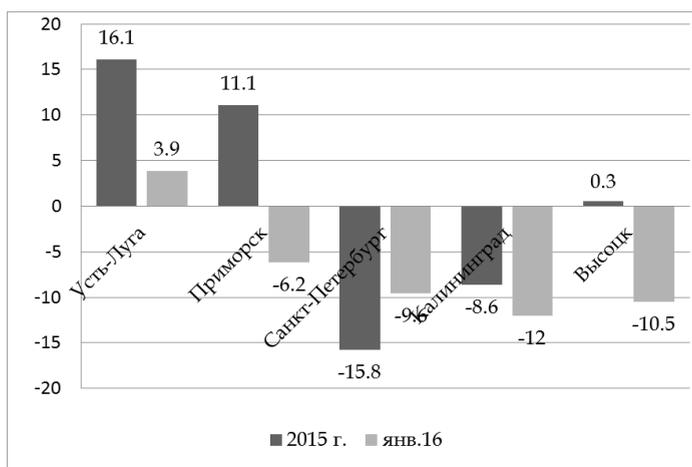


Рис. 1. Динамика грузооборота портов Балтики в 2015 г. и январе 2016 г., %

Источник: [3].



Согласно мнению экспертов, большинство портов Балтики в 2016 г. характеризуются отрицательной динамикой в связи со снижением оборотов контейнерных грузов. Введение экономических санкций и девальвация рубля способствовали подорожанию импортных товаров и снизили их спрос в Российской Федерации.

Данные исследовательского агентства «Инфраньюс» (*Infranews*) показали спад оборота контейнеров в Калининградском порту до 179 400 TEU (-44,8%) [3]. Однако макроэкономическая конъюнктура способна дать толчок для модернизации портово-промышленного комплекса региона. Перспективными направлениями его развития могут стать отрасли судостроения и судоремонта, а также рыбопромысловый комплекс. Текущий курс национальной валюты служит конкурентным преимуществом для экспорта российских товаров на международный рынок. В таких условиях контейнеризация экспортных товаров из России будет способствовать экономическому росту отраслей промышленности и агропромышленного комплекса. На данном этапе актуальность приобретают разработка механизмов регулирования тарифов на железнодорожные перевозки и выделение кредитных средств для строительства высокотехнологичных перегрузочных комплексов на территории области.

Воздействие негативных тенденций международного сырьевого рынка на показатели грузооборота в российских портах на Балтике может быть преодолено в порту Калининград. Кооперационные связи с портом Усть-Луга будут способствовать росту объемов переработанного груза в категориях «нефть и нефтепродукты», а также «сжиженный природный газ».

Необходимость дальнейшего развития порта Калининград связана с решением проблемы энергетической безопасности региона. В 2017 г. ПАО «Газпром» планирует строительство регазификационного терминала СПГ морского базирования в акватории района Зеленоградск – Пионерский. Поставки будут осуществляться из морского порта Усть-Луга в рамках проекта «Балтийский СПГ». В перспективе такие кооперационные связи между портами Калининград и Усть-Луга должны способствовать развитию малотоннажных поставок сжиженного природного газа в Балтийском бассейне.

Согласно оценке международного рейтингового агентства «Фитч» (*Fitch*), международный рынок морских грузоперевозок в 2016 г. будет сокращаться [4]. Причина этого – избыток предложения на маршрутах Европа – Ближний Восток – Африка, а также медленный рост мирового ВВП (в 2015 г. он составил 2,3%; в 2016-м, по прогнозам, – 2,7%). Данные тренды могут привести к банкротству мелких операторов морских грузоперевозок. Для преодоления этих отрицательных тенденций администрация Калининградского морского порта может реализовать проекты сотрудничества с операторами зарубежных транспортных компаний *CMA CGM*, *Maersk*, *DFDS Lisco*, *MSC*, представительства которых расположены в регионе.

В актуальных условиях экономического спада в Российской Федерации и введения санкций со стороны ЕС потенциальными инвесторами могут стать ТНК Азиатско-Тихоокеанского региона, специализи-



рующиеся на выпуске электроники или автомобилестроения, а также государственные корпорации. Но следует заметить, что общегосударственный тренд экономического развития направлены на внедрение импортозамещающих производств. В таких условиях Калининградская область может найти свою специализацию в отраслях, продукция которых может поставляться на внутрисоссийский рынок. К их числу следует отнести рыбную и пищевую промышленность, судостроение и судоремонт, янтарно-ювелирную отрасль.

Важным катализатором для привлечения инвестиций в экономику региона и портово-промышленный комплекс может стать научно-производственная база АтлантНИРО, КГТУ, БГА РФ и БФУ им. И. Канта, которые обеспечивают научными и трудовыми кадрами названные ранее отрасли промышленности. Но необходимо отметить, что важным механизмом для реализации данного потенциала является их взаимодействие с региональными органами власти и бизнеса, создание на основе частно-государственного партнерства бизнес-инкубаторов или технополисов, продукция которых может экспортироваться в страны ЕС, а также в другие регионы Российской Федерации.

Стратегическое значение портово-промышленного комплекса Калининградской области в определенной мере будет зависеть от поддержки со стороны государства и развития связей с другими российскими портами на Балтике, обеспечивающими энергетическую и транспортную безопасность эксклавной территории. Согласно исследованиям В.В. Ивченко, морехозяйственный комплекс Калининградской области должен развиваться в кооперации с портами Санкт-Петербурга и Усть-Луга. Возможности для экономического развития порта Калининград предусматривались в рамках реализации нескольких проектов:

- 1) создание в Калининграде морской судоходной компании;
- 2) наращивание производственной кооперации при постройке морских судов;
- 3) обновление морского научно-исследовательского флота;
- 4) создание в Калининграде совместно с Санкт-Петербургом частно-государственного акционерного морского рыбопромышленного предприятия [5].

В хозяйственной структуре Калининградской области сохранился производственный потенциал морехозяйственного комплекса: судоремонтные и судостроительные предприятия, морские порты, предприятия по рыбопереработке, производственные кадры и научная база. В совокупности они могут составить необходимый потенциал для развития рыбопромышленного, научно-исследовательского и торгового флота.

Отрасль судостроения и судоремонта может стать перспективным направлением для экономики региона. Вопросы импортозамещения в отечественном судостроении частично возможно решить при модернизации ключевых предприятий соответствующих отраслей. На данный момент в Калининградской области насчитывается около 10 предприятий, занимающихся судоремонтом, основные из которых: АОЗТ «Румпель», ООО «Рефтрансфлот-инжиниринг», ОАО «Прибалтийский су-



доремонтный завод "Янтарь", ОАО «Преголь судоремзавод», ЗАО «Калининградский судоремонтный завод», ООО «Интер-АМС», ЗАО «Судоремонтное предприятие "Янтарь"», ОАО «Судореммашавтоматика». За исключением ЗАО «Судоремонтное предприятие "Янтарь"», все перечисленные предприятия не являются резидентами ОЭЗ. Сегодня главным локомотивом роста для данной отрасли выступает ОАО «Прибалтийский судостроительный завод "Янтарь"». В связи с его стратегическим значением для экономики региона оно включено в ФЦП «Развитие предприятий оборонно-промышленного комплекса Российской Федерации на 2011–2020 годы». Совместное сотрудничество немецкой компании IMG и ОАО «Центр технологии судостроения и судоремонта» позволило модернизировать производство ОАО «СПЗ "Янтарь"» для строительства гражданских судов рыбодобывающего флота.

Показатели 2011–2016 гг. свидетельствуют о том, что улов рыбы и добыча водных биоресурсов в Атлантическом океане и на Балтике, осуществляемые российскими предприятиями, увеличились (рис. 2) [6].

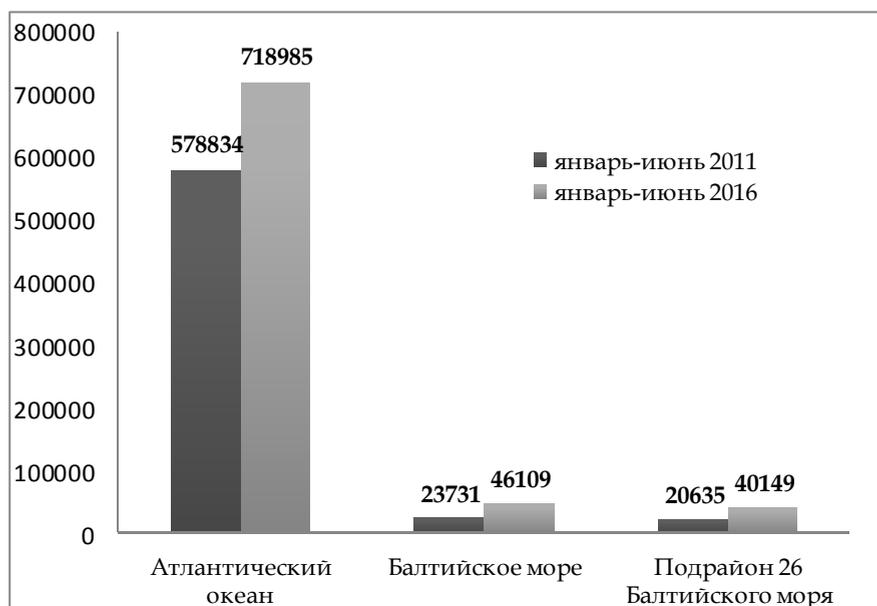


Рис. 2. Улов рыбы и добыча других водных биоресурсов, производство продукции аквакультуры за январь-июнь 2011 и 2016 гг., тонн

Источник: [6].

В целом сейчас в Калининградской области насчитывается 166 предприятий, организаций и филиалов, занятых в сфере рыболовства и рыбоводства (в 2015 г. их было 170). Их общая прибыль за I полугодие 2016 г. составила 1080,5 млн рублей; доля прибыльных возросла с 85,7 до 100 % [7]. Крупнейшие предприятия отрасли – рыбокомбинат «За Родину», который одновременно ведет промысел рыбы и ее переработку, а также рыбоконсервный комплекс «Роскон». Его рефрижераторные мощ-



ности составляют 1200 тонн, а общая производственная мощность — 96 млн условных банок в год. Эти предприятия поставляют свою продукцию в другие регионы России.

С 2013 по 2015 г. растет объем производства рыбы и консервов (рис. 3) [7–9; 10].

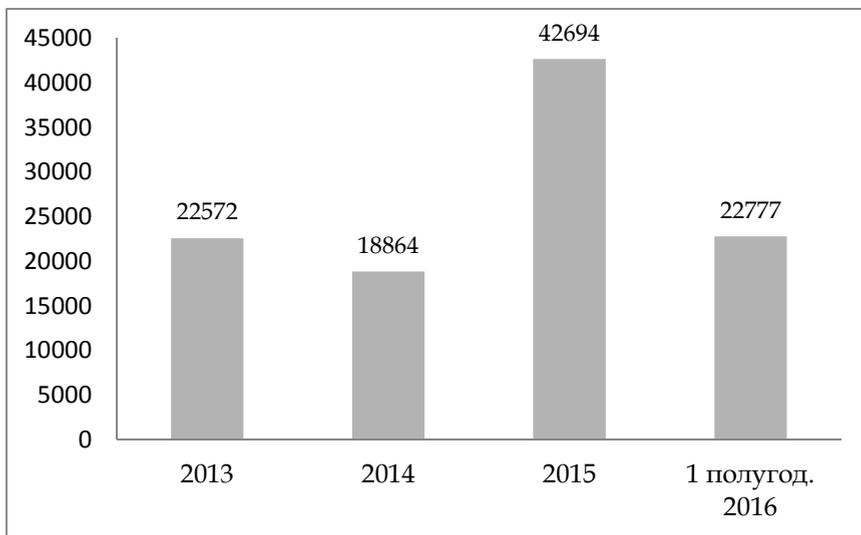


Рис. 3. Производство рыбы и рыбопродуктов, переработанных и консервированных, тонн

Источник: [7–9; 10].

Все большее значение приобретает морской комплекс, расположенный в г. Светлом; здесь реализуется проект запуска линии по заморозке рыбы на базе рефрижераторных траулеров мощностью 50 тыс. тонн рыбы в год. В г. Пионерском предприятие ООО «Сервис Партнер» реализует инвестиционный проект строительства рыбоперерабатывающего комплекса, который будет включать в себя рыбоконсервный цех и холодильные установки. Проектные мощности составляют 2,5 тонны мороженой рыбопродукции и 200 тонн перерабатываемого сырья.

Доля прибрежного рыболовства в объеме рыбной отрасли Калининградской области занимает около 7 % [5]. Но оно обладает особым значением, во-первых, в социальной сфере, а во-вторых, в развитии территориальной структуры хозяйства. Проблема малых городов области и поселков, расположенных на побережье, может быть решена за счет создания системы рыболовных кооперативов. Для данных целей в БФУ им. И. Канта были проведены исследования по созданию типовых моделей развития прибрежного рыболовства, заключающиеся в разработке концепции прибрежного рыболовства, а также создании или развитии ОО и АО на базе береговой инфраструктуры.

Немаловажную роль при создании портово-промышленного комплекса будет играть его положительный эффект на динамику экономических и социальных показателей. В мировой экономике установлен



факт, что в среднем портовый комплекс дает 8–10 рабочих мест в отраслях, обеспечивающих его функционирование. В советский период в рыбохозяйственном комплексе Калининградской области насчитывалось около 170 тыс. человек, непосредственно связанных с ним. Развитие рыбопромыслового флота будет способствовать увеличению улова рыбы и, как следствие, приведет к росту потребления морепродуктов.

Механизм развития портово-промышленного комплекса Калининградской области должен базироваться на развитии кооперационных связей между его составными частями, необходимыми компонентами которого должны стать:

- 1) разработка проектов по восстановлению береговой базы для сбыта, хранения и переработки рыбы;
- 2) строительство гражданских судов транспортно-рефрижераторного и рыбопромыслового флота;
- 3) преобразования в сфере морского регулирования и административного персонала;
- 4) внедрение субсидий и субвенций на покупку судового жидкого топлива, запасных частей судов, их ремонт и модернизацию;
- 5) снижение процентной ставки по кредитам для предприятий рыбопромыслового флота, рыбоперерабатывающих отраслей промышленности.

Полученные данные и анализ текущей ситуации в региональной экономике и общемировой конъюнктуре морских хозяйственных комплексов говорят о неоднозначных перспективах развития портово-промышленного комплекса Калининградской области. По нашему мнению, морехозяйственная стратегия региона заслуживает внимания со стороны органов власти и научного сообщества. При этом необходимо учитывать экономическую ситуацию в стране и Балтийском регионе. На данном этапе социально-экономического развития решающую роль в судьбе данного комплекса должны играть государственные органы власти, ответственные за поступление инвестиций, развитие и создание новых инфраструктурных объектов. Бюджетная динамика 2014–2016 гг. говорит о снижении объемов общегосударственных доходов, дефиците бюджета Калининградской области, оттоке частных и государственных инвестиций. Такая ситуация не вселяет надежд на долгосрочные перспективы активной государственной поддержки морского порта Калининград. Текущие кризисные условия вновь актуализировали вопрос об экономической независимости региона, его важном геостратегическом положении на Балтике. Ключевым фактором для дальнейшего совершенствования экономической системы Калининградской области является разработка адресных программ развития наиболее перспективных отраслей и объектов, к числу которых следует отнести морской порт Калининград, обеспечивающий функционирование региональных территориально-производственных систем.

Список литературы

1. Булгаков А. А. Критерии оценки эффективности работы морского порта в структуре транспортного комплекса Калининградского региона и разработка системы информационного взаимодействия // Вестник АГТУ. Сер.: Морская



техника и технология. 2009. № 1. С. 9–12. URL: <http://cyberleninka.ru/article/n/kriterii-otsenki-effektivnosti-raboty-morskogo-porta-v-strukture-transportnogo-kompleksa-kaliningradskogo-regiona-i-razrabotka-sistemy> (дата обращения: 29.09.2016).

2. *Объекты* портовой инфраструктуры. URL: http://www.rosmorport.ru/spb_port_facilities.html (дата обращения: 01.10.2016).

3. *О перспективах* грузовых портов. URL: <http://mbsz.ru/?p=23960> (дата обращения: 01.10.2016).

4. *Большого* роста не ждите. URL: <http://mbsz.ru/?p=24022> (дата обращения: 01.10.2016).

5. *Ивченко В. В.* Сетевое программирование развития приморских регионов России. Теория, методология, практика : монография. Калининград, 2008. С. 108–116.

6. *Сведения* об улове рыбы, добыче других водных биоресурсов и производстве рыбной и иной продукции. URL: <http://www.fish.gov.ru/otraslevaya-deyatelnost/ekonomika-otrasli/statistika-i-analitika> (дата обращения: 02.10.2016).

7. *Социально-экономическое* положение Калининградской области в первом полугодии 2016 г. : краткий статистический доклад / Территориальный орган Федеральной службы государственной статистики по Калининградской области. Калининград, 2016. URL: http://kaliningrad.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat_ts/kaliningrad/resources/62867f004d9005539eb7ff0d534aab22/И+1.1+06_16d.pdf (дата обращения: 01.10.2016).

8. *Социально-экономическое* положение Калининградской области в 2015 г. : краткий статистический доклад / Территориальный орган Федеральной службы государственной статистики по Калининградской области. Калининград, 2016. URL: http://kaliningrad.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat_ts/kaliningrad/resources/9d9b6d004bfa93aab9fdbbc621b350d8/И+1.1+12_15d.pdf (дата обращения: 01.10.2016).

9. *Социально-экономическое* положение Калининградской области в 2014 г. : краткий статистический доклад / Территориальный орган Федеральной службы государственной статистики по Калининградской области. Калининград, 2015. URL: http://kaliningrad.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat_ts/kaliningrad/resources/19a8c580471fa3c8b80bb887789c42f5/12_14d.pdf (дата обращения: 01.10.2016).

10. *Социально-экономическое* положение Калининградской области в 2013 г. : краткий статистический доклад / Территориальный орган Федеральной службы государственной статистики по Калининградской области. Калининград, 2014. URL: http://kaliningrad.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat_ts/kaliningrad/resources/4281af8042ce00268db3bf307f2fa3f8/12_13d.pdf (дата обращения 01.10.2016).

Об авторе

Анастасия Игоревна Горина – магистрант, Балтийский федеральный университет им. И. Канта, Калининград.

E-mail: anestigorina@gmail.com

About author

Anastasia Gorina – MA student, I. Kant Baltic Federal University, Kaliningrad.

E-mail: anestigorina@gmail.com