

С. С. Лачининский

**ФАКТОРЫ, ФОРМАТЫ И ВЕКТОРЫ ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ  
САНКТ-ПЕТЕРБУРГА И КАЛИНИНГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ  
В СОВРЕМЕННОМ ЕВРАЗИЙСКОМ  
ГЕОЭКОНОМИЧЕСКОМ КОНТЕКСТЕ**

14

На фоне обострения геополитической ситуации и погружения Большой Евразии в ситуацию геоэкономической неопределенности российские регионы расширяют возможности межрегионального сотрудничества и ищут новых партнеров на других рынках. Санкт-Петербург и Калининградская область являются форпостами России на Балтийском море и играют важную коммуникативную роль в отношениях со странами Европы. В условиях эксклавного положения и транспортно-логистической блокады Калининградской области, возрастает значение поиска новых векторов и форматов взаимодействия региона с Санкт-Петербургом. В статье рассматривается исторически сложившаяся взаимосвязь Калининградской области (бывшей территории Восточной Пруссии) и Санкт-Петербурга (с акцентом на зависимость Калининградской области от взаимодействия с «центральной местом» России на Балтике) в инфраструктурных, логистических, маркетинговых, производственных, кадровых, рекреационных, научно-образовательных и других вопросах. С опорой на Концепцию Стратегии пространственного развития РФ до 2030 г. обоснована необходимость более тесной связи Санкт-Петербурга и Калининградской области в новых геоэкономических и геополитических условиях. Показаны возможности и барьеры совместного геоэкономического позиционирования Санкт-Петербурга и Калининградской области на Балтике. В результате проведенного исследования была осуществлена инвентаризация всех факторов, форматов и векторов взаимодействия двух регионов, показаны конкретные проекты и инициативы.

*Amid a worsening geopolitical situation and Big Eurasia plunging into geoeconomic uncertainty, Russian regions are working towards new interregional collaborations and looking for partners in other markets. Russia's outposts in the Baltic – St. Petersburg and the Kaliningrad region – play a central communicative role in relations with European countries. An exclave under transport and logistics blockade, the Kaliningrad region is increasingly seeking new areas and forms of cooperation with St. Petersburg. In this study, I consider the historical connections between the Kaliningrad region (once, part of East Prussia) and Saint Petersburg in terms of infrastructure, logistics, marketing, production, human resources, recreation, research, and education. I place emphasis on the dependence of the Kaliningrad region on Russia's 'hub' in the Baltic. With a reference to the Framework for a Strategy for Russia's Spatial Development until 2030, I stress the need for a closer collaboration between Saint Petersburg and Kaliningrad in the new geoeconomic and geopolitical conditions. I explore the opportunities for and barriers to the joint geoeconomic positioning of St. Petersburg and the Kaliningrad region in the*



*Baltic. This study has proved instrumental in inventorying all the factors, forms, and areas of cooperation between the two regions. In the article, I also pay attention to individual projects and initiatives.*

**Ключевые слова:** Санкт-Петербург, Калининградская область, взаимозависимость, Евразия, геоэкономическая неопределенность, геополитические вызовы.

**Keywords:** St. Petersburg, Kaliningrad region, interdependence, Eurasia, geoeconomic uncertainty, geopolitical challenges.

## Введение

15

Санкт-Петербург и Калининградская область являются двумя субъектами РФ — форпостами на Балтийском море, связанными историческими, транспортными и культурными отношениями.

Взаимодействие Калининградской области с остальной территорией России и Санкт-Петербургом в частности имеет длительную историю. Необходимо вспомнить, что еще в 1758 г. Кёнигсберг (нынешний Калининград) в первый раз стал российским городом. В 1760 г. после смерти Елизаветы Петровны герцог Гольштейн-Готторпский и российский император Петр III заключил с Фридрихом II мир и союз, и в 1762 г. вывел русские войска из Восточной Пруссии, а город вернул немецкой короне. Вследствие этого долгие годы Пруссия оставалась союзником русских царей, а также торговым и технологическим мостом между Россией и Европой.

В XX в. вопрос о Кёнигсберге возник вновь, когда в Тегеране 1 декабря 1943 г. И. В. Сталин заявил: «Русские не имеют незамерзающих портов на Балтийском море. Поэтому русским нужны были бы незамерзающие порты Кёнигсберг и Мемель и соответствующая часть территории Восточной Пруссии. Тем более что исторически это исконно славянские земли» [1, с. 150]. Окончательно вопрос о передаче Советскому Союзу Кёнигсберга и прилегающих к нему территорий был решен на Потсдамской конференции СССР, США и Великобритании (17 июля — 2 августа 1945 г.). Граница между отошедшей к СССР частью Восточной Пруссии и Польшей была установлена соглашением, подписанным в Москве 16 августа 1945 г. Работы по уточнению линии границы на местности продолжались вплоть до 1958 г. [2].

Отметим, что с 7 апреля 1946 г. указом Президиума Верховного Совета СССР была образована Кёнигсбергская область в составе РСФСР. Четвертого июня того же года она была переименована в честь председателя Президиума Верховного Совета СССР М. И. Калинина.

С 1947—1948 гг. на территории советской части бывшей Восточной Пруссии была произведена тотальная депортация немецкого населения, а на его место приехали переселенцы с близлежащих территорий СССР. На протяжении 1950—1990-х гг. хозяйственная, партийная, военная и университетская элита региона во многом формировалась благодаря выходцам из Европейской части СССР, в том числе и из Ленинграда.



Калининградская область имела для СССР больше геополитическое, чем экономическое значение. Здесь проходила граница двух военно-политических организаций и двух систем – НАТО и Организации Варшавского договора. На территории региона базировался Балтийский флот СССР, игравший далеко не последнюю роль в их противоборстве.

Распад СССР привел к резкому изменению геополитического положения многих субъектов Российской Федерации. Почти половина из них ныне являются пограничными или приморскими, в том числе 25 граничат с бывшими советскими республиками. Калининградская область стала анклавом по отношению к соседним странам и эксклавом по отношению к другим субъектам РФ, поскольку связь с ними имеет только по морю.

Калининградская область не только гораздо ближе к центру Европы, чем любой из субъектов Российской Федерации, но и по ряду социально-экономических параметров является более европейской, чем большинство регионов России. Она расположена на перекрестке двух основных балтийских транспортных магистралей.

Сегодня в условиях сложной геополитической ситуации Калининградская область приобрела положение «осажденной крепости»<sup>1</sup>. В условиях транспортной блокады со стороны Литвы и Польши возникает насущная необходимость укрепления связей региона с Санкт-Петербургом и Ленинградской областью через «морской коридор». Не случайно функционирует паромная линия Усть-Луга – Балтийск – Усть-Луга.

### **Факторы взаимодействия Санкт-Петербурга и Калининградской области в евразийском контексте**

Как видно из таблицы 1, Калининградская область и Санкт-Петербург весьма отличаются по базовым экономическим показателям. Наиболее малый разрыв имеется в числе студентов вузов на 1000 чел., ВРП на душу населения, грузообороте организующего порта, внешнеторговом обороте и численности населения, количестве патентных заявок.

---

<sup>1</sup> С 27 июля 1998 г. по 21 октября 2010 г. действовал режим Калининградского особого района, включающего оперативно-тактическое объединение видов Вооруженных сил РФ. Сегодня в регионе сформирован 11-й армейский корпус. Ракетная бригада в Калининградской области в порядке планового перевооружения получает комплексы «Искандер». Реконструируется военный аэродром Чкаловск под Калининградом. Войска ПВО уже получили ЗРК С-400 и «Панцирь». Построена мощная радиолокационная станция «Воронеж-ДМ», способная обнаруживать цели практически над всей Европой. На Балтийский флот поступают новые надводные корабли и подводные лодки.



Таблица 1

**Сравнительная характеристика Санкт-Петербурга  
и Калининградской области**

Показатель	Санкт-Петербург	Калининградская область	Разрыв, раз
Численность населения, млн чел. (2018)	5,35	0,99	5,4
Площадь, тыс. км <sup>2</sup>	1,4	15,2	10,8
ВРП, трлн руб. (2016)	3,74	0,38	9,8
Доля обрабатывающей промышленности в ВРП, %	16,7	23,5	–
ВРП на душу населения, руб.	712 304	385 391	1,8
Внешнеторговый оборот товаров, млрд дол. (2017),	44,59	8,47	5,3
Экспорт товаров, млрд дол.	21,76	1,27	17,1
Внешнеторговый оборот услуг, млрд дол. (2017)	5,18	0,26	19,9
Экспорт услуг, млрд дол.	1,94	0,17	11,4
Грузооборот организующего порта, млн т (2017)	53,6	11,7	4,6
Количество компаний в списке Эксперт-200 (2015)	155	11	14,1
Число студентов вузов на 1000 чел.	91,7	31,4	2,9
Количество патентных заявок, ед. на млн населения	584	103	5,7

17

Составлено автором на основе данных [7; 8].

Среди факторов взаимодействия двух регионов выделяем транспортно-логистический, инвестиционный, культурно-гуманитарный и рекреационно-туристический (табл. 2).

Таблица 2

**Матрица взаимодействия Санкт-Петербурга  
и Калининградской области в евразийском контексте**

Фактор	Вектор
Транспортно-логистический	Балтийский
Инвестиционный	Союзное государство России и Беларуси
Культурно-гуманитарный	Европейский
Рекреационно-туристический	Евразийский



### *Транспортно-логистический фактор*

Седьмого сентября 2006 г. железнодорожный паром «Балтийск», имея на борту 20 вагонов с мазутом, 16 — с углем, 10 — с минерально-строительными грузами и 2 вагона — с удобрениями, отправился в свой первый коммерческий рейс из порта Усть-Луга в порт Балтийск. Обратная загрузка составила 31 вагон и 15 трейлеров.

С марта по октябрь 2016 г. «Балтийск» находился на плановом ремонте. В общей сложности два судна перевозят около 1 млн тонн грузов в год, по железнодорожному маршруту с основной территории России в Калининградскую область доставляется около 7 млн тонн грузов.

По оценкам местных властей, чтобы полностью закрыть потребности региона в грузоперевозках, необходимо ввести в эксплуатацию шесть паромов.

Согласно поручению Правительства РФ в проект федерального бюджета на 2018 г. и на плановый период 2019—2020 гг. государство должно направить на цели приобретения трех больших паромов 5,1 млрд рублей. Предварительная цена проекта — около 14 млрд рублей.

Между Санкт-Петербургом и Калининградом действует авиамост, по которому летают 8 рейсов в день (авиакомпания «Аэрофлот», «Победа», «Нордавиа», «Уральские авиалинии», *S7, Utair, Red Wings*).

Из Санкт-Петербурга курсирует один железнодорожный состав, сегодня крайне востребованными стали сборные грузы. Перевозка грузов из Санкт-Петербурга в Калининград имеет свои особенности. В первую очередь это наличие обязательного таможенного оформления, которое обусловлено не только геополитическим положением региона, но и законом «Об особой экономической зоне в Калининградской области» (от 10.01.2006 г. №16-ФЗ). Все товары, подлежащие вывозу с основной территории Российской Федерации в адрес Калининградской области, проходят таможенный контроль на таможенных постах и пограничных переходах России, Беларуси и Литвы.

С 2013 г. и по настоящее время с нарастающими объемами производится отгрузка коммерческих автомобилей, произведенных на калининградском предприятии «Автотор», через паромную линию Балтийск — Усть-Луга в Санкт-Петербург.

### *Инвестиционный фактор*

На территории Калининградской области действует федеральный закон от 10.01.2006 г. №16-ФЗ «Об Особой экономической зоне в Калининградской области и о внесении изменений в некоторые законодательные акты Российской Федерации», в соответствии с которым особая экономическая зона в Калининградской области — это территория Калининградской области, на которой действует специальный правовой режим осуществления хозяйственной, производственной, инвестиционной и иной деятельности до 2031 г.



GS Group (Санкт-Петербург) реализовала в городе Гусеве Калининградской области масштабный проект создания инновационного кластера «Технополис GS», мощности которого позволяют выпускать более 1 млн SSD-накопителей собственной разработки в год. Компания начала их массовое производство с 2016 г. До конца 2018 г. GS Group выведет на рынок линейку твердотельных накопителей емкостью до 1 ТБ для различных применений.

С 2008 по 2014 г. в «Технополисе GS» была создана производственная зона из шести высокотехнологичных производств.

1. GS Nanotech — одно из ведущих в Европе предприятий по разработке и массовому производству микроэлектронной продукции. Это единственный в России завод, наладивший массовый выпуск собственного микропроцессора коммерческого назначения для потребительской электроники. Производственные мощности завода — до 20 млн микропроцессоров в год.

2. НПО «Цифровые телевизионные системы» — самое масштабное радиоэлектронное производство в России. На предприятии производится более 2,5 млн цифровых телевизионных приставок под брендом *General Satellite* в год, что составляет 2% мирового объема аналогичной продукции.

3. «Пранкор» — предприятие, осуществляющее комплекс работ по литью пластмасс, изготовлению пластмассовых и металлических деталей. Основная номенклатура выпускаемой продукции — корпуса для цифровых телевизионных приставок. Ежемесячный объем выпуска готовой продукции — более 300 тыс. изделий. Завод «Пранкор» — единственное предприятие с подобной специализацией на Северо-Западе России.

4. «Нанюглеродные материалы» — разработка технологий и производство различных материалов с применением многостенных углеродных нанотрубок. Установка, производящая нанюглеродные материалы (НУМ), создана в результате глубоких научных, конструкторских и технологических исследований холдинга GS Group.

5. «Первая картонажная фабрика» — крупнейший производитель упаковочного материала в Калининградской области. Специализация предприятия — производство гофрокартона, гофроупаковки и литой тары из бумажной массы. Мощностей завода достаточно для полного обеспечения потребности местных промышленных компаний.

6. ДСК «Белый ключ» — предприятие по производству коттеджей для обеспечения нужд жилой зоны кластера. Дома, изготовленные по объемно-модульной технологии, соответствуют европейским требованиям к комфорту.

Кроме данного проекта в Калининграде представлены многие петербургские компании, прежде всего в строительном секторе, логистике и финансах.

На рынке Калининграда действует одна из крупнейших строительных компаний в Санкт-Петербурге — ЗАО «Строительный трест». Прочные позиции занимает *Setl City*, организованная в 1994 г. как корпорация «Петербургская недвижимость». Финансово-промышленный холдинг *Setl Group* является одним из лидеров инвестиционно-строительного рынка Санкт-Петербурга и Северо-Запада России.



Среди банковских групп наиболее прочные позиции занимает «Банк Санкт-Петербург», который представлен 36 банкоматами и 1 полнофункциональным дополнительным офисом «Центральный».

### *Культурно-гуманитарный фактор*

На базе инновационного кластера «Технополисе GS» в г. Гусеве осуществляется комплексная образовательная программа, которая призвана сформировать резерв будущих инженеров для обеспечения потребностей «Технополиса GS» и других высокотехнологичных предприятий России в высококвалифицированных кадрах.

20

Программа основана на синергии производственных возможностей R&D холдинга GS Group и научно-образовательных компетенций ведущих российских университетов-партнеров, среди которых БФУ им. И. Канта (Калининград), ПетрГУ (Петрозаводск), Университет ИТМО (Санкт-Петербург), Санкт-Петербургский государственный университет, Национальный исследовательский университет «Высшая школа экономики», Санкт-Петербургский государственный университет телекоммуникаций имени профессора М. А. Бонч-Бруевича (Санкт-Петербург), Томский государственный университет систем управления и радиоэлектроники

### *Рекреационно-туристический фактор*

В январе 2018 г. губернаторы Санкт-Петербурга и Калининградской области договорились о намерении развивать российский круизный туризм в бассейне Балтийского моря [5].

Вклад Санкт-Петербурга в совместный проект будет состоять прежде всего в обеспечении загруженности круизов. Вклад Калининграда будет носить экономический характер. К 2020 г. в городе Пионерском<sup>2</sup> будет построен новый порт, который и примет круизные суда. Совместный проект, вероятно, сможет пользоваться льготами калининградской Особой экономической зоны. Планируется создание российской судоходной компании, которая будет заинтересована в том, чтобы Петербург и Калининград были первой и последней точками маршрута. Это создаст дополнительный пассажиропоток в отечественных портах и поможет развитию туристической отрасли.

Санкт-Петербург в 2017 г. посетили более 7,5 млн туристов, половина из которых — граждане России, Калининградскую область — около 1,5 млн туристов [6]. В настоящее время 72-часовой безвизовый режим

---

<sup>2</sup> Новый международный терминал в морском порту Пионерский планируется достроить лишь к 2020 г. Проект стоимостью свыше 7 млрд рублей предполагает возможность приема около 225 тыс. круизных и 80 тыс. паромных пассажиров в год. Порт изначально строится как грузопассажирский: проектная мощность терминала предусматривает обработку 80 тыс. единиц накатных грузов при 312 судозаходах паромов в год.



действует лишь в отношении пассажиров круизных судов, однако в Смольном рассчитывают, что после чемпионата мира по футболу этот режим будет распространен и на авиапассажиров, что позволит существенно увеличить число гостей города.

## **Векторы и форматы взаимодействия Санкт-Петербурга и Калининградской области в евразийском контексте**

### *Евразийский вектор*

Калининград и Санкт-Петербург можно рассматривать в евразийском контексте и позиционировать в качестве узловых центров «Нового шелкового пути». В 2015 г. Китай начал восстанавливать контейнерное железнодорожное сообщение между Азией и Европой. Появился проект «Новый шелковый путь». В итоге на границе Казахстана и Китая был построен сухой порт «Хоргос: восточные ворота». Инвестором и владельцем порта стала компания *DP World* (ОАЭ), один из крупнейших собственников портовой инфраструктуры в мире.

Планы «Хоргоса» — в нынешнем году переработать 200 тысяч контейнеров, это 1700—1800 транзитных поездов с контейнерами, которые проходят по территории России. В среднем один поезд — это состав из 50—80 вагонов. Правительство КНР намерено расширить грузопоток контейнеров через Россию еще больше — к 2020 г. планируется увеличить количество контейнерных поездов до 5000 в год [3].

Проходя через «Хоргос», составы двигаются по территории Казахстана и России до западных границ. Дальше у них есть три варианта движения — в сторону Санкт-Петербурга и Ленинградской области, где они в портах перегружаются на суда-контейнеровозы и развозятся по Европе (но это — в сезон, единственный российский незамерзающий порт на Балтике — это порт Калининградской области). Второй вариант движения — через Беларусь на территорию Польши. Третий вариант — через Калининградскую область в Польшу и дальше в Европу.

### *Балтийский вектор*

Большое значение для связи экономики области с Санкт-Петербургом и остальной Россией имеют международные и внутринациональные транспортные коридоры (МТК) [4]. Мощным транспортным направлением от госграницы с Финляндией: (Санкт-Петербург — Москва — Ростов-на-Дону — Новороссийск — Астрахань) является МТК-9, выступающий неотъемлемой частью общеевропейской системы транспортных коридоров.

Этот коридор связан с Таллинским коридором (включающим федеральную автодорогу «Нарва» Е-20 и железнодорожную линию Санкт-Петербург — Таллин) и представляет собой участок Прибалтийского коридора 1 Via Hanseatica (Санкт-Петербург — Нарва — Тарту — Рига — Калининград — Гданьск — Любек). Коридор 9 через таллинское направление связан также с Via Baltica. МТК-9 обеспечивает связь с восточными регионами страны (Урал и Сибирь).



### Европейский вектор

Санкт-Петербург и Калининград связаны с европейскими столицами в единую сетевую структуру панъевропейских коридоров (рис.). Здесь особую роль играет транспортно-географическое положение Калининградской области. А. Б. Себенцев и М. В. Зотова отмечают, что «к несомненным плюсам ТПП 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» [9, с. 117].



Рис. Схема панъевропейских транспортных коридоров:

- I – Хельсинки – Таллин – Рига – Каунас – Варшава;
- II – Берлин – Варшава – Минск – Москва – Нижний Новгород;
- III – Берлин – Дрезден – Вроцлав – Львов – Киев;
- IV – Берлин / Нюрнберг – Прага – Будапешт – Констанца / Салоники / Стамбул;
- V – Венеция – Триест / Копер – Любляна – Будапешт – Ужгород – Львов;
- VI – Гданьск – Варшава – Катовице – Жилина;
- VII – Дунай (водный путь ниже Вены);
- VIII – Дурес – Тирана – Скопье – София – Варна;
- IX – Хельсинки – Санкт-Петербург – Москва – Псков – Киев – Кишинев – Бухарест – Димитровград – Александруполис;
- X – Зальцбург – Любляна – Загреб – Белград – Ниш – Скопье – Велес – Салоники



### Обоснование необходимости более тесной связи двух субъектов Федерации в новых геоэкономических и геополитических условиях

В современных геоэкономических и геополитических условиях возникает настойчивая необходимость выстраивания новых хозяйственных и социально-гуманитарных связей Калининградской области, Санкт-Петербурга и Ленинградской области.

Для обоснования более тесной связи двух регионов предлагается рассмотреть Концепцию Стратегии пространственного развития РФ до 2030 г. [10].

В частности, второй вызов пространственного развития России указывает на *существенные межрегиональные контрасты* и неравномерность современного развития российских регионов. И действительно, из таблицы 1 видно, что по большинству показателей Санкт-Петербург обгоняет Калининградскую область. Следовательно, для петербургского бизнеса открываются возможности для более выгодного присутствия в Янтарном крае.

Третий вызов пространственному развитию России тесно связан с ее сегодняшним, в значительной степени неблагоприятным, геополитическим положением в мире, с *актуальными проблемами безопасности, обуславливающими абсолютно новую роль ее границ и приграничных территорий*. В этой связи возникает насущная необходимость укрепления военного потенциала Калининградской области. Так, уже в 2014–2015 гг. нами были отмечены поставки военной техники из Усть-Луги в Калининград. Санкт-Петербургские судостроители начиная с 2000-х гг. в рамках гособоронзаказа передают на баланс Балтийского флота новые военные и вспомогательные суда.

Напомним, что сторожевые корабли «Стерегущий» (вступил в строй в 2007 г.), «Сообразительный» (2011 г., первый серийный), «Бойкий» (2013), «Стойкий» (2015) были построены на санкт-петербургском судостроительном предприятии «Северная верфь».

В [10] рассматривается несколько сценариев пространственного развития России, реализация которых может служить обоснованием необходимости более тесной связи двух рассматриваемых субъектов.

*Первый сценарий.* Активизация участия России в международном разделении труда на основе современных конкурентных преимуществ: добыча и поставка на мировой рынок топливно-энергетических и других сырьевых ресурсов, реализация транспортно-транзитного потенциала.

С учетом наличия режима особой экономической зоны в Калининградской области и морского коридора между Санкт-Петербургом, Ленинградской областью и Калининградом, экспортно-импортный и производственный потенциал последнего может быть вовлечен в существующие и новые глобальные цепочки добавленной стоимости (в области автомобилестроения, микроэлектроники, приборостроения, фармацевтики).

*Второй сценарий.* Новая индустриализация и инновационная модернизация экономики России с опорой на импортозамещение, ис-



пользование имеющихся конкурентных преимуществ в производстве высокотехнологичных отраслей и человеческого потенциала как существенного фактора роста.

Данный сценарий уже реализуется благодаря деятельности инновационного кластера «Технополис GS» в г. Гусеве, а также предприятий «Автотор», «Лазурит» и др. Санкт-Петербург для этих компаний является крупнейшим организующим, дилерским и логистическим центром на Северо-Западе России.

*Третий сценарий.* Международное сотрудничество и развитие интеграционных процессов на Евразийском пространстве, углубление международного разделения труда в рамках ЕАЭС с активным вовлечением российских регионов в интеграционные процессы.

Потенциал Калининградской области в развитии интеграционных процессов на Евразийском пространстве до сих пор реализуется не в полной мере. Именно через Санкт-Петербург как крайний узел транспортных коридоров «Север – Юг» и «Шелковый путь» Калининградская область может выйти на рынки Евразии.

Для импортозамещающих производств на территории Санкт-Петербурга и Калининградской области этот сценарий имеет первостепенное значение, ведь международные транспортные коридоры в направлениях «Восток – Запад» и «Север – Юг» должны обеспечивать мультимодальность перевозок и использование возможностей всех видов транспорта в рамках принципов «от двери до двери» и «точно в срок». Для автомобилестроителей и производителей электроники (бытовой техники) это крайне важно.

### Возможности и барьеры совместного геоэкономического позиционирования Санкт-Петербурга и Калининградской области на Балтике

Среди возможностей совместного позиционирования Санкт-Петербурга и Калининградской области могут быть международный круизный туризм, авиационный транзит пассажиров и грузов, транспортно-логистический потенциал морских портов (табл. 3).

Таблица 3

Позиционирование Санкт-Петербурга и Калининграда на Балтике

Город	Численность населения, млн чел (2016)	Доля от показателя Санкт-Петербурга, %	Грузооборот, млн т (2016)	Доля от показателя Санкт-Петербурга, %	Пассажирооборот, млн т (2016)	Доля от показателя Санкт-Петербурга, %
Санкт-Петербург	5,20	100	48,6	100	13,26	100
Калининград	0,46	8,8	11,7	24,1	1,78	13,4
Хельсинки	0,63	12,1	10,8	22,2	17,20	129,7
Стокгольм	0,91	17,5	5,4	11,1	23,14	174,5
Копенгаген	0,58	11,1	—	—	26,60	200,6
Рига	0,64	12,3	37,1	76,3	5,40	40,7
Таллин	0,41	7,9	20,1	41,3	2,20	16,6



В качестве барьеров выступают эксклавный характер Калининградской области, транспортная блокада региона со стороны Литвы и Польши, обострение геополитических противоречий, ограниченность рынка региона.

### Заключение

В условиях обострения геополитических рисков и погружения Большой Евразии в ситуацию геоэкономической неопределенности российские регионы расширяют возможности межрегионального сотрудничества и ищут новых партнеров на альтернативных рынках. Санкт-Петербург и Калининградская область являются форпостами России на Балтийском море и играют важную коммуникативную роль в отношениях со странами Европы. С учетом эксклавного положения и транспортно-логистической блокады Калининградской области возрастает значение поиска новых векторов и форматов взаимодействия региона с Санкт-Петербургом.

Среди факторов взаимодействия двух регионов выделяем транспортно-логистический, инвестиционный, культурно-гуманитарный и рекреационно-туристический. Калининград и Санкт-Петербург можно рассматривать в евразийском контексте и позиционировать в качестве узловых центров «Нового шелкового пути».

Большое значение для связности экономики области с Санкт-Петербургом и остальной Россией имеют международные и внутринациональные транспортные коридоры. Мощным транспортным направлением является МТК-9, выступающий неотъемлемой частью общеевропейской системы транспортных коридоров.

#### *Благодарности.*

*Исследование выполнено в рамках гранта РФФИ 18-010-00015 «Модели, эффекты, стратегии и механизмы включения западного порубежья России в систему “горизонтальных” межрегиональных экономических связей в контексте формирования “Большой Евразии”».*

#### Список литературы

1. Советский Союз на международных конференциях периода Великой Отечественной войны, 1941 – 1945 гг. : сб. документов. Т. 2. Тегеранская конференция руководителей трех союзных держав – СССР, США и Великобритании (28 ноября – 1 декабря 1943 г.). М., 1978.

2. Зверев Ю. Калининградская область России в новой системе геополитических координат. URL: <http://www.poli.vub.ac.be/publi/etni-2/yzverev.htm> (дата обращения: 12.05.2018).

3. Путь из Китая в Черняховск: что такое сухой порт и что он нам даст // Новый Калининград : [сайт]. URL: <http://www.newkaliningrad.ru/news/economy/15084079-put-iz-kitaya-v-chernyakhovsk-chto-takoe-sukhoy-port-i-chto-on-nam-dast.html> (дата обращения: 12.05.2018).



4. «Экономический скелет» Ленобласти // Газета «Ладoga». URL: <http://www.ladoga-news.ru/news?id=7580> (дата обращения: 15.05.2018).

5. *Петербург* и Калининград намерены развивать российский круизный туризм // Коммерсант.ru. URL: <http://www.kommersant.ru/doc/3528453> (дата обращения: 15.05.2018).

6. *Петербург* и Калининград создают круизную компанию для привлечения туристов // Информационное агентство REGNUM. URL: <http://regnum.ru/news/2371805.html> (дата обращения: 15.05.2018).

7. *Рейтинг* 250 крупнейших компаний СЗФО // Эксперт Online. URL: <http://expert.ru/northwest/2016/45/rejting-250-krupnejshih-kompanij-szfo/> (дата обращения: 15.05.2018).

8. *Пилясов А.Н., Клименко Н.А.* Балтийский макрорегион: географические макроструктуры, специфика коммуникации, инновационный потенциал // Балтийский регион. 2011. №3 (9). С. 71 – 87.

9. *Себенцов А.Б., Зотова М.В.* Потенциал экономико-географического положения Калининградской области: ограничения и перспективы реализации // Балтийский регион. 2013. №4 (18). С. 113 – 131.

10. *Концепция* Стратегии пространственного развития РФ до 2030 года. URL: [http://xn----7sbbhnbqial1ebd4mma.xn--p1ai/uploadedFiles/files/Kontseptsiya\\_SPR.pdf](http://xn----7sbbhnbqial1ebd4mma.xn--p1ai/uploadedFiles/files/Kontseptsiya_SPR.pdf) (дата обращения: 18.05.2018).

11. *Сравнение* деятельности портов Восточного побережья Балтики: 1996 – 2016 гг. // The Baltic Course. URL: [http://www.baltic-course.com/rus/good\\_for\\_business/?doc=133102&ins\\_print](http://www.baltic-course.com/rus/good_for_business/?doc=133102&ins_print) (дата обращения: 18.05.2018).

#### Об авторе

Станислав Сергеевич Лачининский – канд. геогр. наук, доц., Санкт-Петербургский государственный университет; Институт проблем региональной экономики РАН, Россия.

E-mail: [lachininsky@gmail.com](mailto:lachininsky@gmail.com)

#### The author

Dr Stanislav S. Lachininskiy, Associate Professor, the Department of Economic and Social Geography, Saint Petersburg State University, Institute of Regional Economy Problems of the Russian Academy of Sciences, Russia.

E-mail: [lachininsky@gmail.com](mailto:lachininsky@gmail.com)