

40. Keough S. B. Cultural Landscape. URL:www.oxfordbibliographies.com (дата обращения: 05.03.2017).

41. Meinig D. W. Symbolic landscapes: some idealizations of American communities // The interpretation of ordinary landscapes: geographical essays. N. Y., 1979. P. 164–192.

42. UNESCO. URL:www.unesco.org/exhibits/cultland/categories.html (дата обращения: 11.03.2017).

Об авторе

Елена Альбертовна Романова – канд. геогр. наук, доц., Балтийский федеральный университет им. И. Канта, Калининград.

E-mail: alberta63@mail.ru

15

About the author

Dr Elena Romanova, Ass. Prof., I. Kant Baltic Federal University, Kaliningrad.

E-mail: alberta63@mail.ru

УДК 911.9

И. С. Гуменюк

ИНТЕНСИВНОСТЬ ПЕРЕДВИЖЕНИЯ НАСЕЛЕНИЯ ЧЕРЕЗ РОССИЙСКО-ПОЛЬСКУЮ ГОСУДАРСТВЕННУЮ ГРАНИЦУ ПОСЛЕ ПРИОСТАНОВКИ ДЕЙСТВИЯ МЕХАНИЗМА МЕСТНОГО ПРИГРАНИЧНОГО ПЕРЕДВИЖЕНИЯ: ИТОГИ 2016 ГОДА

Проводится анализ интенсивности взаимных пресечений российско-польской государственной границы в период с 2002 по 2016 г., анализируется вклад механизма МПП в развитие связей между приграничными регионами сопредельных государств. Основной вывод, к которому приходит автор статьи, заключается в том, что, несмотря на сопутствующие для обоих государств недостатки и негативные последствия, запущенный в 2012 г. механизм МПП к 2015 г. стал важным инструментом развития социально-культурных и деловых контактов между Калининградской областью и приграничными воеводствами Республики Польша. Отказ от данного инструмента существенным образом отразился на интенсивности локальных контактов между районами расположенными по обе стороны государственной границы.

The mechanism of the local (or small) the cross-border movement is a form of cross-border cooperation. On the border between the Russian Federation and the Republic of Poland this mechanism worked from 2012 to 2016, and provided for a significant intensification of mutual border-crossing. In this case the suspension of the local border traffic regime on the Polish side, as well as the regime itself, caused a mixed reaction among both Polish and Russian regional experts and specialists. The article provides the analysis of the mutual intensity of the Russian-Polish border crossing in the period from 2002 to 2016. The author analyzes the contribution made by the cross-border



movement mechanism to the development of relations between the border regions of the neighboring countries. The article concludes that in spite of shortcomings and negative effects for both countries, the mechanism of the mechanism of local border traffic in 2015, launched in 2012, became an important development tool for socio-cultural and business contacts between Kaliningrad and the neighboring province of the Republic of Poland. Rejection of this instrument seriously affected the intensity of the local contacts between the regions located on both sides of the border.

Ключевые слова: Калининградская область, Республика Польша, местное приграничное передвижение, приграничное сотрудничество, взаимные пересечения государственной границы.

Key words: the Kaliningrad region, the Republic of Poland, the local border traffic, cross-border cooperation, mutual crossing of the state border.

Режим местного (или малого) приграничного передвижения как одна из форм реализации приграничного сотрудничества между соседними странами возник в качестве меры по смягчению барьерной функции внешней границы Европейского союза. Признавая необходимость поддержания приграничных контактов на локальном и региональном уровне, Парламент ЕС предоставил странам-членам ЕС возможность заключения двухсторонних соглашений, которые позволяли вводить упрощенный порядок пересечения границы для лиц, проживающих в приграничной зоне [14].

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 [5, с. 99].

При этом наибольший исследовательский интерес вызывает режим МПП между Калининградской областью РФ и приграничными регионами Республики Польша [7; 10; 13], что объясняется его уникальностью и масштабностью. Данный механизм охватывал всю территорию Калининградской области и соответствующую по размерам территорию приграничных с областью воеводств Республики Польша, а общее число потенциальных пользователей данного режима по обе стороны границы превышает 2,5 млн человек.

Механизм местного приграничного передвижения между Калининградской областью Российской Федерации и приграничными регионами Республики Польша был запущен 27 июля 2012 г. и по решению польской стороны был приостановлен с 4 июля 2016 г. Вначале, по заявлениям польской стороны, такое решение носило временный характер, и было связано с «проведением в Варшаве 8–9 июля 2016 г. саммита Североатлантического альянса, а также Всемирных дней молодежи 2016 (20–31 июля), во время которых Республику Польша посетит с визитом Святейший Папа Римский Франциск» [3]. Россия в ответ на этот шаг ввела «зеркальные меры», также приостановив работу режима МПП до восстановления польской стороной прежнего режима



передвижения в соответствии с упомянутым соглашением [9]. Однако после проведения указанных мероприятий польское руководство так и не возобновило режим действия МПП (объясняя это, чаще всего, сообщениями безопасности [4]). Интересен тот факт, что в отношении МПП между Польшей и Украиной, действие которого также было приостановлено польской стороной на время проведения мероприятий, позже режим был восстановлен. Таким образом, к началу 2017 г. на российско-польской государственной границе осуществляется передвижение только традиционным «визовым» способом. Прошедшие с момента отмены режима МПП полгода позволяют проанализировать, как изменился объем взаимных пересечений на границе.

К моменту запуска режима МПП между Калининградской областью РФ и приграничными воеводствами РП объем взаимных пересечений российско-польской границы составлял 2,3 млн человек по итогам 2011 г. При этом рост объемов взаимных пересечений на российско-польской границе наблюдался и до введения МПП, запуск данного механизма существенно интенсифицировал данный процесс. Если в 2010 г. суммарно границу пересекли 1451,5 тыс. человек, то по итогам 2012 г. эта цифра составляла уже 4073,1 тыс. человек, а по итогам 2014-го — 6565,3 тыс. человек. То есть интенсивность пересечения границы выросла в 1,5 раза, если сравнивать показатели 2014 и 2012 гг., и в 4,5 раза, сравнивая 2014 и 2010 гг. При умеренном росте объемов взаимных пересечений границы по визе именно режим МПП позволил значительно увеличить итоговые показатели пересечения границы. Если в 2012 г. в режиме МПП государственную границу пересекли всего 53,9 тыс. человек (107,8 тыс. пересечений), из которых порядка 80 % приходилось на граждан Республики Польша, то уже по итогам 2014 г. объем пересечений в режиме МПП возрос до 4,7 млн пересечений [1, с. 137 – 138].

В 2014 г. был зафиксирован самый высокий объем взаимных пересечений через государственную границу. Уже по итогам 2015 г. интенсивность взаимных пересечений упала на 7 % до 6,1 млн пересечений. Причем причины падения связаны были исключительно с изменившимися в худшую сторону экономическими возможностями жителей Калининградской области. Падение уровня доходов с одновременным ростом расходов населения региона, а также негативное изменение курса российского рубля по отношению к польскому золотому, стали причинами существенного сокращения числа поездок калининградцев в приграничные регионы Польши. По итогам 2015 г. общее число выездов калининградцев в Польшу сократилось на 17,7 %, и лишь рост числа польских граждан, выезжающих в Калининградскую область, на 5 % смог частично нивелировать объем падения, остановив его на отметке в минус 7 % [12]. В первом полугодии 2016 г., когда режим МПП еще действовал, число взаимных пересечений продолжало падать. По итогам полугодия объем падения составил 12 % от уровня первого полугодия 2015 г. При этом сокращалось как число калининградцев, выезжающих в Польшу (сокращение на 10 %), так и число поляков, пересекающих границу Калининградской области (падение на 13 %).



Прекращение действия режима МПП, произошедшее в середине 2016 г., кардинальным образом повлияло на интенсивность взаимных пересечений российско-польской государственной границы. По итогам 2016 г. объем взаимных пересечений составил 4,2 млн пересечений, что сопоставимо с показателем 2012 г. (рис.), то есть годом, когда режим МПП был введен. В сравнении с 2015 г. совокупный объем пересечений упал на 30 % (а по отношению к 2014 г. — на 35 %). Если в 2012 г. из 4 млн пересечений механизмом МПП воспользовались при 100 тыс. пересечений, то по итогам 2016 г. из 4,26 млн пересечений механизм МПП использовался в 600 тыс. пересечений. Таким образом, можно отметить, что в период с 2012 по 2016 г. число пересечений с использованием визы упало с 3,9 до 3,65 млн пересечений, что говорит об активном использовании механизма МПП как основного инструмента посещения сопредельных приграничных территорий. Население приграничных регионов обоих государств предпочитало оформлять карту МПП, а не визу, что объясняется упрощенной процедурой оформления и при этом меньшими расходами. Для большей части населения приграничных регионов карта МПП обеспечивала все необходимые запросы, с которыми люди совершали выезд в сопредельную страну. Россияне получали доступ к товарам и услугам, широко представленным в приграничной зоне Польши (в первую очередь в крупных городах Гданьск и Ольштын). Поляки, в свою очередь, получали доступ к сравнительно дешевому российскому бензину и табачной продукции, спрос на который они могли удовлетворить, не уезжая далеко от государственной границы.

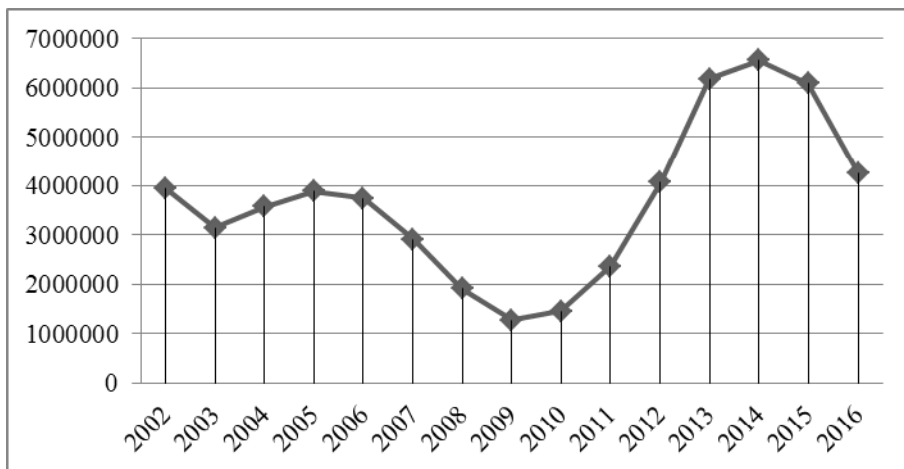


Рис. Динамика взаимных пересечений государственной границы между Российской Федерацией и Республикой Польша в период с 2002 по 2016 г., количество пересечений

Источник: на основе данных [15].



Проанализировав интенсивность пересечений государственной границы между Российской Федерацией и Республикой Польша за период с 2002 по 2016 г., можно отметить три временных периода падения интенсивности взаимных пересечений, имеющих разные причины. Первый период падения — 2003 г., когда интенсивность передвижения упала на 20 % по сравнению с предыдущим годом. Связано это с тем фактом, что в 2002 г. Республика Польша, готовясь к вступлению в ЕС и Шенгенское пространство, отказалась от режима безвизовых поездок с Калининградской областью [6]. До этого жители региона могли получить специальный вкладыш для посещения Польши лишь на основе национального паспорта, подтверждающего факт проживания в регионе (прописка в Калининградской области). С середины 2002 г. Республика Польша ввела механизм выдачи национальных виз, потребовавших от жителей региона наличия заграничного паспорта и пакета документов для получения визы (виза была платной, хотя стоимость была не высокой) [2].

В период с 2003 по 2005 г. интенсивность пересечения границы росла, к 2005 г. практически достигнув показателя 2002 г. С 2006 г. и вплоть до 2009 г. интенсивность пересечения снова начал падать, опустившись к 2009 г. до отметки в 1,27 млн пересечений (по сравнению с 2005 г. объем пересечения сократился в три раза). Столь существенное падение было вызвано группой факторов разной природы. Прежде всего с практическим¹ вхождением Республики Польша в Шенгенское пространство. Тем самым Польша прекращала выдачу национальных виз, перейдя на общеевропейские шенгенские визы. Это, в свою очередь, значительно ужесточило процедуру получения визы (выросла и стоимость виз) для жителей Калининградской области.

Кроме того, на сокращение числа взаимных пересечений государственной границы повлиял мировой финансово-экономический кризис, охвативший как Калининградскую область, так и Республику Польша в 2008–2009 гг. Кризис сказался и на личных возможностях жителей приграничных регионов посещать сопредельное государство, и на деловых контактах малого и среднего бизнеса, формировавшегося в предыдущие годы на возможностях приграничного сотрудничества.

Начиная с 2009 г. и вплоть до 2014 г. число взаимных передвижений через государственную границу снова начало расти, достигнув к 2014 г. самого высокого уровня за 15 лет. По сравнению с 2009 г. число пересечений по итогам 2014 г. выросло в 5 раз. Как уже отмечалось, важную роль сыграл и режим МПП, введенный в середине 2012 г. После 2014 г. наметился третий этап снижения интенсивности взаимных пересечений, о причинах которого было написано ранее. Интересен тот факт, что за 15 рассматриваемых лет объем взаимных перемещений через государственную границу по итогам 2016 г. практически вернулся на «исходный» уровень 2002 г.

¹ Решение о вступлении в Шенгенское пространство Республика Польша приняла еще 1 мая 2004 г. с момента своего вступления в ЕС, но технические нормы Шенгенского законодательства в Польше начали применяться с 31 декабря 2007 г.



Необходимо отметить, что в период запуска и функционирования режима местного приграничного передвижения и среди российских, и среди польских (европейских) экспертов отношения к механизму МПП были неоднозначные. Наряду с положительным восприятием данного механизма по обе стороны границы, высказывались аргументы и против него. При этом среди российских экспертов, чаще всего, выдвигалось два аргумента против режима МПП. В первую очередь часть экспертов в России воспринимали данный режим как попытку ЕС смягчить проблему изолированности Калининградской области, не желая при этом разрешить для региона безвизовое пространство с ЕС, идея которого обсуждалась в период 2002–2007 гг. Тем самым российские эксперты призывали федеральные органы власти, отказавшись от механизма МПП, активизировать переговорный процесс по включению эксклавного региона России в Шенгенское пространство ЕС. Другая часть российских экспертов, как привило представители бизнес сообщества, говорили о негативном воздействии механизма МПП на региональную экономику. По их мнению, активное посещение сопредельных регионов Польши калининградцами в целях приобретения различных товаров и услуг, по сути, приводило к потерям прибыли региональными компаниями, которые представляют аналогичный спектр товаров и услуг. Так, по расчетам региональных экспертов только предприятий розничной торговли региона от действия МПП недополучили порядка 7–20 % от общего годового оборота [8]. Более подробно с вопросом влияния механизма МПП на развитие сектора розничной торговли Калининградской области можно ознакомиться в [1].

Польские эксперты, в свою очередь, в качестве негативных эффектов от механизма МПП чаще всего указывали на выросший объем контрабанды через государственную границу, возросшую угрозу безопасности и сохранности правопорядка в приграничных к Калининградской области районах (связанную с возросшим числом единовременно приуступающих в приграничных районах жителей российского региона) и рост теневого сектора экономики, использующего возможности приграничного положения.

Кроме того, еще одним негативным последствием функционирующего механизма МПП стала повышенная нагрузка на инфраструктуру, обеспечивающую передвижение через государственную границу между Россией и Польшей. Как следствие ухудшилась общая ситуация со временем прохождения государственной границы. Стоит отметить, что это последствие прогнозировалось как российскими, так и польскими специалистами, предпринимались определенные технические и организационные меры по смягчению негативного эффекта от прогнозируемого роста трафика на российско-польской границе. Но в целом предпринимаемые меры не смогли кардинальным образом улучшить ситуацию. В настоящее время основную функцию по передвижению населения через российско-польскую государственную границу обеспечивают 4 автомобильных пункта пропуска, общая проектная пропускная способность которых составляет 6700 автомобилей в сутки, в том числе легковых – 4700 (табл.).



**Проектная пропускная способность транспортных средств
в пунктах пропуска, расположенных на российско-польском участке
государственной границы Российской Федерации**

Пункт пропуска	Проектная пропускная способность, всего	Проектная пропускная способность транспортных средств		
		Легковой транспорт	Грузовой транспорт	Автобусы
МАПП Багратионовск	1 200	900	200	100
МАПП Мамоново	500	450	Не установлено	50
МАПП Гусев	1000	750	175	75
МАПП Мамоново-2	4000	2600	1250	150
<i>Всего</i>	6 700	4 700	1625	375

21

Источник: [11].

Данные пункты пропуска еще до введения режима МПП работали с повышенным уровнем загруженности. Например, по итогам первого полугодия 2012 г. фактический объем пропускаемых легковых автомобилей был ниже проектной мощности только в пункте пропуска Мамоново-2 (проектная пропускная способность 2600 легковых автомобилей в сутки, фактическая – 2289 автомобилей в сутки). Остальные пункты пропуска работали с превышением: МАПП Гусев – 130 %, МАПП Багратионовск – 154 %, МАПП Мамонова – 295 %. По итогам 2013 г., когда механизм МПП уже функционировал, фактическая нагрузка на автомобильные пункты пропуска выросла практически в 2 раза по всем направлениям. Превышение среднесуточной фактической пропускной способности автомобильных пунктов пропуска на российско-польском участке госграницы по итогам 2013 г. составила: в МАПП Мамоново – в 5 раз (507 %); в МАПП Багратионовск – в 3,3 раза (327 %); в МАПП Мамоново-2 – в 1,3 раза (132 %); в МАПП Гусев – в 1,7 раза (174 %).

Организационных и технических мер, которые были направлены на ускорение процесса прохождения государственной границы, было не достаточно. Наряду с ними, польские и российские власти в период с 2014 по 2015 г. проводили работы по модернизации отдельных элементов приграничной инфраструктуры (российские власти реконструировали автомобильную дорогу, подходящую к пункту пропуска МАПП Мамоново-2, польские власти модернизировали свою часть МАПП Багратионовск и строили новую дорогу к пункту пропуска МАПП Гусев). Также активно обсуждалась идея запуска двух новых автомобильных пунктов пропуска Крылово-Перлы и Железнодорожный – Михалково. Успешная реализация запланированных проектов могла позволить снизить общую напряженность на российско-польской государственной границе, при этом очевидно, что в условиях приостановленного функционирования режима МПП острая необходимость в реализации данных проектов отпала. И вряд ли в краткосрочной перспективе новые пункты пропуска будут организованы.

В заключение стоит отметить, что существовавший три года режим МПП стал важным инструментом развития приграничных связей на российско-польской государственной границе. В 2015 г. в режиме МПП



осуществлялся каждый третий переход через границу, что, несомненно, указывает на популярность данного режима среди местного населения по обе стороны границы. При этом сам режим, как Калининградской области, так и приграничным воеводствам Республики Польша, имел и положительные и отрицательные последствия. Дискуссия о том, кто больше выиграл от запуска данного механизма, а кто — потерял, когда механизм был приостановлен, продолжают происходить как в российском, так и польском информационном пространстве. Стоит подчеркнуть один неоспоримый факт: механизм местного приграничного передвижения в период своего функционирования значительно активизировал социально-культурные контакты между населением приграничных регионов, создал условия для развития малого и среднего бизнеса по обе стороны границы, основанного на использовании преимуществ приграничного положения. С приостановкой данного режима интенсивность этих контактов резко упала. Анализ интенсивности пересечений российско-польской государственной границы за последние 15 лет позволяет предположить, что даже в условиях вероятностного отказа от восстановления режима МПП в ближайшие несколько лет объем взаимных пересечений через государственную границу снова начнет возрастать, но вряд ли сможет достигнуть результатов 2014 г. Именно в 2014 г. Россия и Польша, несмотря на политические разногласия на уровне федеральных правительств, на местном уровне, показывали самые высокие результаты в развитии локальных приграничных контактов, позволявших частично нивелировать периферийное положение регионов в национальном пространстве своих стран.

Список литературы

1. *Болычев О. Н., Гуменюк И. С., Кузнецова Т. Ю.* Роль местного приграничного передвижения в развитии розничной торговли в Калининградской области Российской Федерации и приграничных регионах Республики Польша // Балтийский регион. 2015. №4 (26). С. 135 – 149.
2. *Бухарин Н.* Российско-польские отношения и вступление Польши в ЕС. URL: <http://magazines.russ.ru/vestnik/2004/11/bu3.html> (дата обращения: 12.02.2017).
3. *Временное приостановление Соглашений о порядке местного приграничного передвижения.* URL: http://www.kaliningrad.msz.gov.pl/ru/news/suspension_of_mrg (дата обращения: 10.02.2017).
4. *Глава МВД Польши назвал условия для восстановления режима МПП с РФ.* URL: <http://izvestia.ru/news/625752#ixzz4ZKUFWceW> (дата обращения: 10.02.2017).
5. *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.
6. *Делягин Ю.* Калининград: будущее российского анклава в ЕС и НАТО. URL: http://old.nasledie.ru/oboz/N09_01/9_02.HTM (дата обращения: 12.02.2017)
7. *Кретицин Г. В., Миронюк Д. А.* Местное приграничное передвижение как форма либерализации визового режима и развития территории // Балтийский регион. 2014. №4 (22). С. 30 – 47.
8. *Мусевич:* потери калининградских магазинов от МПД составляют 7 – 20 %. URL: <http://www.newkaliningrad.ru/news/economy/2069737-musevich-poteri-kaliningradskikh-setey-ot-prigranichnogo-dvizheniya-sostavlyayut-720.html> (дата обращения: 23.02.2017).



9. О приостановлении действия МПП (нота Посольства России в Польше Министерству иностранных дел Польши №456/Н от 1 июля 2016 года). URL: <http://kaliningrad.mid.ru/-/o-priostanovlenii-dejstvia-mpp-nota-posolstva-rossii-v-pol-se-ministerstvu-inostrannyh-del-pol-si-456-n-ot-1-iula-2016-god-1?inheritRedirect=true> (дата обращения: 10.02.2017).

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

11. Транспортная инфраструктура. Информационно-аналитический портал БФУ им. И. Канта. URL: <http://science.kantiana.ru/analitika/resursy-i-potentsial/potentsial/transportnaya-infrastruktura.php> (дата обращения: 25.02.2017).

12. *Biuletyn statystyczny strazy granicznej za 2016 r.* Komenda Główna Straży Granicznej. URL: <https://www.strazgraniczna.pl/pl/granica/statystyki-sg/2206,Statystyki-SG.html> (дата обращения: 12.02.2017).

13. *Gomyłka 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.

14. *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: 22.02.2017).

15. *Straz Graniczna.* Komenda Główna Straży Granicznej URL: <https://www.strazgraniczna.pl/pl/granica/statystyki-sg/2206,Statystyki-SG.html> (дата обращения: 12.02.2017).

Об авторе

Иван Сергеевич Гуменюк — канд. геогр. наук, доц., Балтийский федеральный университет им. И. Канта, Калининград.
E-mail: IGumeniuk@kantiana.ru

About the author

Dr Ivan Gumenyuk, Ass. Prof., I. Kant Baltic Federal University, Kaliningrad.
E-mail: IGumeniuk@kantiana.ru

УДК 913:911.6(470.25)

В. С. Дементьев

ПРОСТРАНСТВЕННО-ДИНАМИЧЕСКИЙ ПОДХОД В ИЗУЧЕНИИ СЕЛЬСКОГО РАССЕЛЕНИЯ ПСКОВСКОГО РЕГИОНА В ПЕРИОД С 1862 ПО 1926 ГОД

Приводятся результаты анализа сельского расселения Псковской региона в губернское время с применением пространственно-динамического подхода. Исследование охватывает период с середины XIX в. по 1926 г. В качестве промежуточной даты для анализа динамических процессов в пределах обозначенного периода было выбрано время проведения Первой всеобщей переписи населения Российской империи (1897 г.). Были выявлены поузедные различия в пределах Псковского региона по численности населения и ключевым характеристикам сельского расселения.