

Г. М. Федоров

**ПРОЕКТ «БОЛЬШАЯ ЕВРАЗИЯ»
СРЕДИ ФАКТОРОВ РАЗВИТИЯ
ЭКСКЛАВНОЙ КАЛИНИНГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ**

35

Цель исследования – оценка предложений по разработке стратегии развития Калининградской области на основе ее активного участия в реализации проекта «Большая Евразия». Методологически работа опирается на закономерности усиления регионализации в условиях глобализации. Используются методы экономико-статистического, экономико-картографического и графоаналитического анализа, критический анализ литературных источников.

Показано, что эксклавное географическое положение Калининградской области затрудняет обоснование долговременной стратегии ее социально-экономического развития. Большинство многочисленных разработанных ранее стратегий предполагает экспортную и/или импортозамещающую ориентацию, использующую выгодное географическое положение региона: приморское и близкое одновременно к экономически развитым зарубежным странам и российским регионам. В связи с ухудшением политических отношений и сокращением социально-экономических связей России со странами Запада возможности реализации подобной стратегии уменьшились. Однако в результате появления проекта «Большая Евразия» вновь становится актуальным вариант развития Калининградской области, основанный на активном участии в нем региона как одного из звеньев транспортного коридора «Восток – Запад» и заключающийся в укреплении внешнеэкономических связей с Востоком Евразии и восстановлении отношений со странами ЕС.

The author evaluates different development strategies for the Kaliningrad region proposed following the region's active participation in the implementation of the Greater Eurasia project. The analysis of the strategies took into account the current trends of strengthening regionalization in the era of globalization. The author employs a wide range of methods – economic-statistical, economic-cartographic and graphoanalytical analysis – and critically reviews a wide body of literature on the problem. It is shown that the exclave position of the Kaliningrad region makes it difficult to justify a long-term strategy of its socio-economic development. Most of the previously developed strategies were based on export and / or import-substitution, proceeding from the advantageous geographical position in the coastal zone and the region's proximity to economically developed countries and Russian regions. Deterioration of political relations and the weakening of socio-economic ties between Russia and the West diminished chances of implementing this type of strategy. However, the Greater Eurasia project opens up new perspectives for the Kaliningrad region. The new development strategy presupposes the development of the region as a link of the East – West transport corridor. The implementation of this strategy can be facilitated by the strengthening of foreign economic ties with the East of Eurasia and the restoration of relations with the EU countries on a new basis.

Ключевые слова: Калининградская область, Большая Евразия, Европейский союз, Китай, структура экономики, факторы развития, стратегия развития.

Keywords: Kaliningrad region, Greater Eurasia, European Union, China, economic structure, development factors, development strategy.



Введение

Внешние условия развития эксклавной Калининградской области часто меняются, что требует корректировок (иногда весьма существенных) стратегии ее социально-экономического развития. Профессор Иван Самсон (Университет Пьера Мендеса Франса, Гренобль, Франция), руководивший в конце 1990-х гг. международным проектом «Глобальный план развития Калининградской области», метко назвал экономику области «хрупкой», то есть подверженной внешним воздействиям [7]. Одним из результатов этого проекта стали рекомендации о развитии видов экономической деятельности и производств, опирающихся на специфические ресурсы региона и не связанных с перемещением массовых грузов. Однако эти рекомендации стали реализовываться лишь частично, применительно к продекларированному развитию туризма как одной из отраслей специализации, возникновению нескольких сравнительно крупных агропромышленных комплексов и пока не вполне удавшимся попыткам формирования янтарного кластера. В промышленности, наоборот, получили развитие материалоемкие производства, основанные на импорте из-за рубежа сырья и полуфабрикатов. Сельскохозяйственное производство, обладающее благоприятными природными предпосылками, по своим объемам пока не достигло уровня 1990 г. Не полностью используются и потенциальные возможности развития транспортного комплекса.

Резко ухудшившиеся после 2014 г. политические отношения России со странами Запада и свертывание экономического взаимодействия поставили под сомнение долго обсуждавшийся проект развития области как региона сотрудничества, «моста», соединяющего Восток и Запад Европы. Стала актуальной задача разработки для области новой стратегии развития, отвечающей изменившимся внешнеполитическим и внешнеэкономическим условиям. Не менее важным является решение задач перехода экономики на инновационный путь развития в соответствии с направлениями общероссийской экономической стратегии и приоритетами модернизации экономики региона.

Одним из возможных сценариев новой региональной стратегии представляется участие области в пока еще гипотетическом, но экономически выгодном для всех его участников проекте «Большая Евразия» [17]. В его основе лежит сформулированная в Китае идея «Один пояс — один путь», восходящая к историческому Великому шелковому пути, связывавшему Восток и Запад Евразии. В статье рассматриваются возможности вхождения Калининградской области в этот проект и следствия его реализации для экономики региона.

Методология исследования

Исследование базируется на положениях разработанного в экономической географии и региональной экономике закона территориального разделения труда.



В работе использованы:

- геоэкономический подход, предполагающий рассмотрение возможностей вхождения хозяйствующих субъектов региона в международные цепочки создания добавленной стоимости;
- структурно-функциональная классификация факторов регионального развития;
- экономико-статистическая оценка сравнительной эффективности видов экономической деятельности и обрабатывающих производств с целью выявления наиболее перспективных из них;
- картографический анализ транспортных преимуществ области для включения в проект «Большая Евразия».

В ходе исследования изучены разрабатывавшиеся ранее стратегии социально-экономического развития области – как принимавшиеся к реализации органами государственной власти, так и предлагавшиеся научно-исследовательскими коллективами и отдельными учеными, как отечественными, так и зарубежными [2; 5; 6; 8; 9; 18].

37

Специфика экономики Калининградской области

Наиболее общий измеритель уровня экономического развития региона – валовой региональный продукт в расчете на душу населения – показывает существенное (хотя и постепенно сокращающееся) отставание области от среднероссийских показателей (рис. 1). Однако в связи с тем, что на Москву и Тюменскую область в 2016 г. приходилось 29 % производства суммарного ВРП субъектов РФ, Калининградская область по душевому ВРП занимает 31-е место (в 1995 г. – 61-е, в 2005 г. – 38-е) [18].

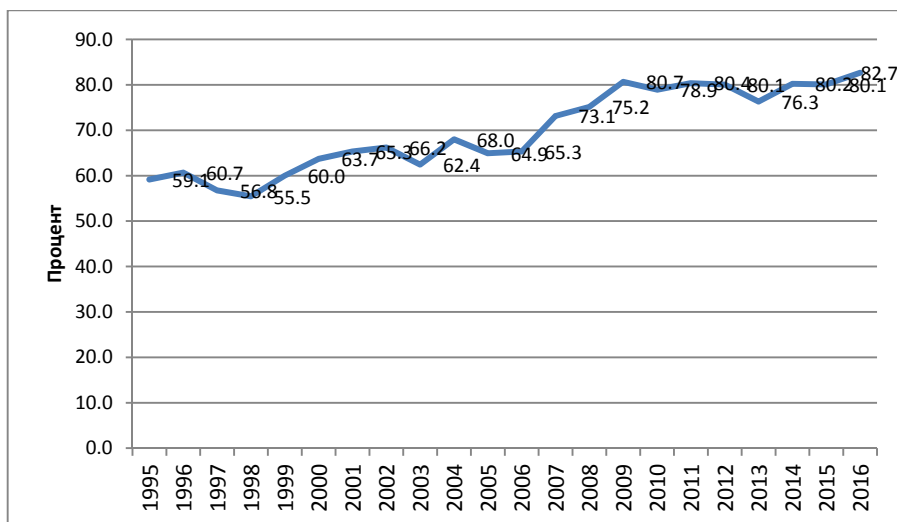


Рис. 1. Изменение уровня душевого ВРП в Калининградской области, % к среднему по РФ

Составлено автором на основе данных: [18].



Значительную роль Калининградская область играет во внешней торговле России (рис. 2), особенно в импорте товаров, что связано прежде всего с развитым в промышленности региона частичным импортозамещением (автомобилестроение, производство продовольствия и др.). Именно эти производства существенно пострадали после 2014 г. от западных санкций (рестрикций) и ответных российских мер по ограничению ввоза продовольственных товаров, которые осуществлялись в значительной мере из стран ЕС (при этом доля области в экспорте РФ за 2014–2016 гг. снизилась с 5,5 до 3,2%). Основу экспорта составляет вывоз соевого масла, производимого из импортируемой из Южной Америки сои, и добываемой на суше и на море нефти.

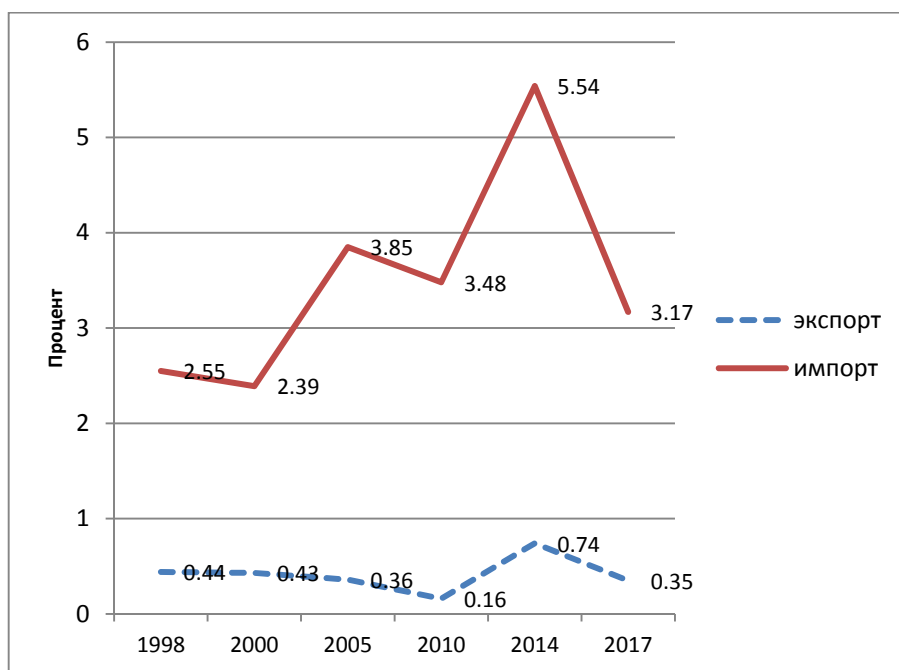


Рис. 2. Изменение доля Калининградской области в экспорте и импорте РФ, 1998–2017 гг.

Составлено автором на основе данных: [18].

Структура экономики Калининградской области существенно отличается и от средних показателей по РФ, и от большинства других субъектов РФ. В таблице 1 представлены данные о душевом ВРП и его структуре по трем наиболее географически близким областям Северо-Западного федерального округа – Ленинградской, Новгородской и Псковской, а также Смоленской области Центрального округа. Калининградская область по уровню душевого ВРП уступает Ленинградской области, находится на одном уровне с Новгородской областью, значительно превосходит Смоленскую и особенно Псковскую область.



Уровень и структура производства ВРП

Показатель	РФ	Область				
		Калининградская	Ленинградская	Новгородская	Псковская	Смоленская
ВРП на душу населения, тыс. руб.	472,2	390,4	511,8	398,1	224,2	274,4
<i>Доля в производстве ВРП, %</i>						
Сельское хозяйство, охота и лесное хозяйство	5,1	4,8	6	8,5	10,8	5,9
Рыболовство, рыбоводство	0,3	1,8	0,1	0	0,1	0
Добыча полезных ископаемых	10,9	3,1	0,6	1,1	0,4	0,3
Обрабатывающие производства	17,3	23,5	30,8	34,8	17,5	23,9
Производство и распределение электроэнергии, газа и воды	3,9	3,5	5,8	4,1	4,3	8,5
Строительство	6,3	6	10,3	12,8	6,9	5,4
<i>Итого производство товаров</i>	43,8	42,7	53,6	61,3	40	44
Оптовая и розничная торговля, ремонт автотранспортных средств, мотоциклов, бытовых изделий и предметов личного пользования	16,9	12,7	11,7	8,9	15,6	18,2
Гостиницы и рестораны	1,1	0,9	0,8	1,1	1,7	1
Транспорт и связь	9,5	10,6	14,3	7,3	12	12,1
Финансовая деятельность	0,5	0,4	0,2	0,2	0,4	0,5
Операции с недвижимым имуществом, аренда и предоставление услуг	14,6	17,1	9,7	7	7,6	7,1
<i>Итого рыночные услуги</i>	42,6	41,7	36,7	24,5	37,3	38,9
Государственное управление и обеспечение военной безопасности, обязательное социальное обеспечение	4,9	6,5	3,2	5,4	10,4	7
Образование	3	3,1	2	3,1	3,8	4,2
Здравоохранение и предоставление социальных услуг	4	4,4	3,3	4,4	6,4	4,8
Предоставление прочих коммунальных и персональных услуг	1,7	1,6	1,2	1,3	2,1	1,1
<i>Итого нерыночные услуги</i>	13,6	15,6	9,7	14,2	22,7	17,1
<i>Всего</i>	100	100	100	100	100	100

Составлено автором на основе данных: [18].

Примечание: жирным шрифтом выделены показатели, превышающие средние по РФ.



Для всех пяти перечисленных выше субъектов РФ характерна повышенная по сравнению со средним по РФ уровнем доля создаваемой добавленной стоимости в обрабатывающих производствах, пониженная — в добыче полезных ископаемых. За исключением Новгородской области в остальных регионах этот показатель повышен на транспорте и в связи; в Ленинградской области (где перечисленные ниже функции во многом в интересах области выполняет Санкт-Петербург, составляющий с ней единую территориальную социально-экономическую систему) — в здравоохранении, образовании, государственном управлении и обеспечении военной безопасности, обязательном социальном обеспечении.

Среди пяти регионов область выделяется повышенным удельным весом в производстве ВРП добычи полезных ископаемых (нефть, янтарь, стройматериалы), рыболовства и рыбоводства и, особенно, операций с недвижимым имуществом, аренды и предоставления услуг. Понижен удельный вес сельского и лесного хозяйства. Ниже среднего по РФ — удельный вес строительства, производства и распределения электроэнергии, газ и воды; торговли, гостиниц и ресторанов, финансовой деятельности.

Факторы-катализаторы и факторы-ингибиторы развития региона

В начале 1970-х гг. Н.Т. Агафонов и Н.А. Голубев выделили факторы-катализаторы и факторы-ингибиторы регионального демографического развития [1]. Первые способствуют ускорению развития, вторые — замедляют его. Эту классификацию факторов можно применить и в целом к развитию экономики региона с тем, чтобы наметить пути совершенствования стратегии его социально-экономического развития.

Важнейшие факторы, определяющие особенности развития экономики области, — во-первых, ее нахождение в общероссийском политическом, экономическом и социальном пространстве и, во-вторых, то, что она является российским эксклавом в окружении стран ЕС и НАТО. Первый — фактор-катализатор, обеспечивающий свободный доступ предприятий области на обширный рынок России и ЕАЭС. Второй — фактор-ингибитор, затрудняющий транспортное сообщение с другими российскими регионами и территорией стран ЕАЭС. Его действие несколько ослабляется расположением области на морском побережье (что выступает фактором-катализатором) и усиливается небольшими размерами области (15 тыс. км²), а также сравнительно малой численностью населения (1 млн человек), что следует отнести к факторам-ингибиторам, затрудняющим развитие крупных производств и ориентированных на массового потребителя видов деятельности. К тому же вузы небольшой области не располагают такими же возможностями производства инноваций, как крупные центры больших субъектов РФ, что тормозит развитие передовых производств и требует притока извне квалифицированной рабочей силы по многим нужным региону специальностям.

Для эксклавной области большее значение, чем для внутренних регионов страны, имеют политические факторы. В одних случаях, когда отношения со странами-соседями дружественные, они являются фак-



торами-ингибиторами. Область начинает выполнять функции региона сотрудничества, «региона-моста», связывающего Россию с зарубежными странами. Но, к сожалению, отношения со странами Запада, в том числе с ЕС, ухудшаются. Это стало отчетливо заметно в 2007 г., когда из-за партнеров России не состоялись планировавшиеся переговоры об обновлении условий действия Соглашения о партнерстве и сотрудничестве между Россией и ЕС (подписанного в 1994 г. и вступившего в силу в 1997 г.) [14]. Особенно сильно стали ухудшаться взаимоотношения после введения в 2014 г. западными странами антироссийских санкций, которые постоянно усиливаются. Естественно, российской стороной принимаются адекватные ответные меры.

Для успешного развития многих видов деятельности большую роль играют и другие факторы. Например, развитию сельского хозяйства способствуют климатические условия области, но в земледелии постоянным условием является мелиорация земель, устраняющая недостатки избыточного увлажнения и резких колебаний количества выпадающих в разные годы осадков. А наращивание портовых мощностей и рост грузооборота портов предполагает обеспечение дешевого транзита через территории не входящих в ЕАЭС зарубежных стран (Литва, Латвия), через которые осуществляются сухопутные связи региона с другими частями страны.

Данные таблицы 2 отражают специализацию обрабатывающих производств, рынки их сырья и сбыта готовой продукции.

Таблица 2

Соотношение потребительских рынков и используемых сырьевых ресурсов в промышленности области для производимой в регионе продукции

Сырье, полуфабрикаты, детали и узлы	Потребительский рынок		
	Региональный	Российский, ЕАЭС (без области)	Зарубежный (кроме ЕАЭС)
Региональные	Мясные, молочные, рыбные, хлебобулочные изделия, овощи	Мясные, молочные, рыбные изделия, янтарные изделия	Рапс, пушнина, янтарь, нефть, рыба
Российские, ЕАЭС (без области)	Электро- и теплоэнергия, газ, уголь, металлы, древесина, кондитерские и хлебобулочные изделия	Суда	Суда
Зарубежные (кроме ЕАЭС)	Мясные, молочные, рыбные и кондитерские изделия, фрукты, мебель, стройматериалы, швейные и чулочносочные изделия	Автомобили, мясные и рыбные изделия, телевизионная аппаратура, сложная бытовая техника, мебель, чулочносочные изделия, фармацевтические изделия	Соевое масло, рыба



Ключевой проблемой, затрудняющей устойчивое, динамичное и пропорциональное развитие Калининградской области на основе вхождения в международные интернационализированные цепочки создания добавленной стоимости, является неудовлетворительное состояние политических отношений между Россией и ЕС. Такое положение имеет следствием значительные экономические потери для обеих сторон, снижение их конкурентоспособности на мировом рынке.

Совершенствование стратегии регионального развития предполагает, с одной стороны, решение текущих, тактических проблем, а с другой — определение долгосрочных стратегических целей и создание условий для их возможной реализации. В тактическом плане представляют первоочередной интерес возможности более полного использования внутренних факторов развития области: природных, трудовых и производственных ресурсов, инновационного потенциала.

Проект «Большая Евразия» и возможности вхождения в него Калининградской области

Проект «Большая Евразия» демонстрирует процесс регионализации на мега-уровне. Он представляет собой почти зеркальное отражение выдвинутой де Голлем идеи «Европа от Атлантики до Урала» и проекта «Европа от Лиссабона до Владивостока», который в 2010 г. был поддержан В.В. Путиным [10]. Только к партнерам этого проекта — зарубежной Европе и России — добавляется Китай, и движущей силой становятся Китай и Россия. Президент России В.В. Путин, выступая на Петербургском экономическом форуме 17 июня 2016 г., отметил: «Проект "большой Евразии", открыт, безусловно, и для Европы» [11].

«Большая Евразия» может включить основную часть территории евразийского континента, а при благоприятном развитии событий и северную часть африканского [20]. Он направлен на заключение торгового соглашения мегауровня с тесными взаимными связями между партнерами [19]. С укреплением внутренних связей речь может идти о развитии производственной кооперации с формированием интернационализированных производственных цепочек, замыкающихся внутри Евразии.

Основу реализации проекта Большой Евразии должно составить налаживание и углубление сотрудничества между существующими и вновь создающимися международными интеграционными организациями евразийского континента. Решающее значение имеет сотрудничество Евразийского экономического союза и инициированного Китаем проекта Экономического пояса Шелкового пути [13], с подключением Всеобъемлющего регионального экономического партнерства на Востоке и ЕС на Западе Евразии.

В начале XXI в. роль Калининградской области как транзитного региона, обеспечивающего российские внешнеторговые связи, невелика и сокращается. Ведущую роль в обеспечении этих связей играют комбинированные железнодорожно-морские и, в меньшей мере, автомобильно-морские перевозки, осуществляемые через морской порт Калинин-



град. Но его грузооборот, возраставший до 2008 г. (когда он составил 15,6 млн т), затем несколько снизился и стабилизировался на уровне 12–14 млн т в год (рис. 3). Его удельный вес в грузообороте морских портов России снизился с 4,4 % в 2003 г. до 1,7 % в 2018 г. (рис. 4).

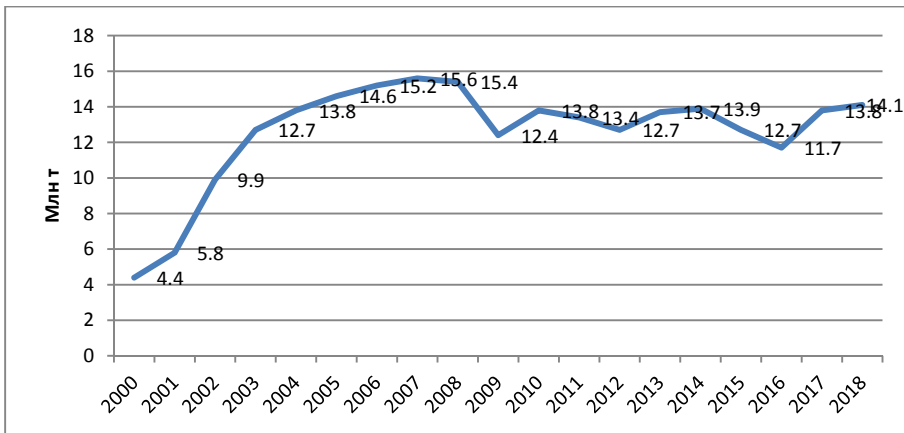


Рис. 3. Динамика грузооборота порта Калининград, 2000–2018 гг.
Составлено автором на основе данных: [16].

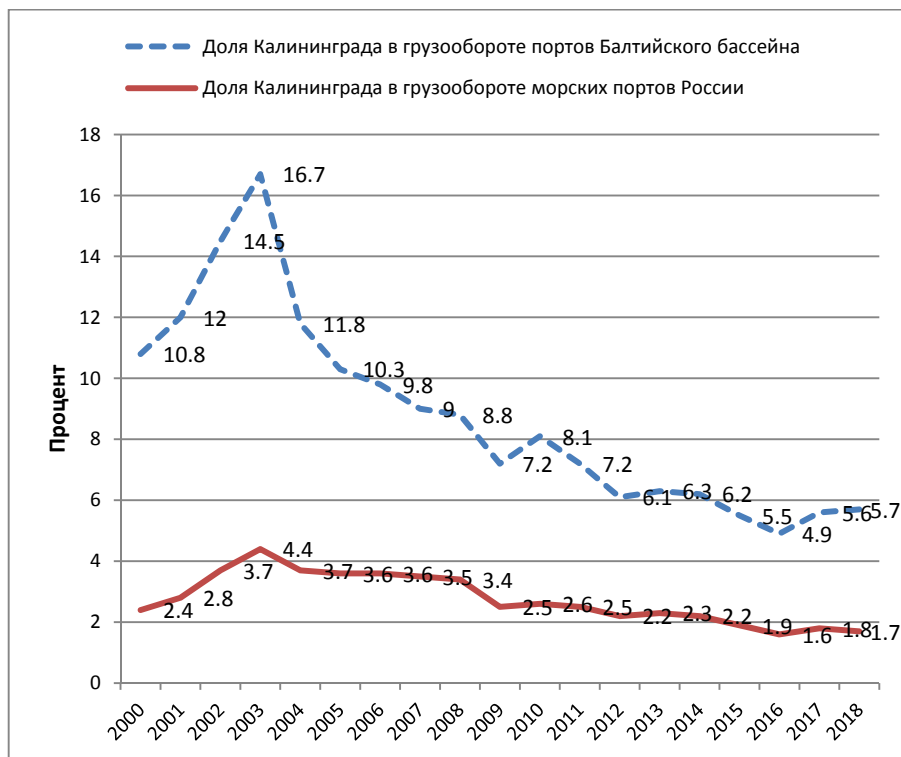


Рис. 4. Калининград среди портов Балтийского бассейна и России
Составлено автором на основе данных: [16].



Между тем калининградское направление транспортных перевозок «Восток – Запад» в рамках проекта Большой Евразии представляется весьма перспективным. Если будет реализован маршрут через Москву в качестве одного из главных широтных направлений, то на западе от нее имеются несколько вариантов железнодорожных и автомобильных магистралей (рис. 5). По сравнению с другими направлениями преимуществом калининградского заключается в возможности реализации западного направления как сухопутным, так и морским путем. Санкт-Петербург и Рига могут предложить морские маршруты, а направление на Варшаву – только сухопутные. Для стран и регионов, расположенных в южной части Балтийского региона и на побережье Северного моря, этот маршрут является кратчайшим по сравнению со всеми другими.

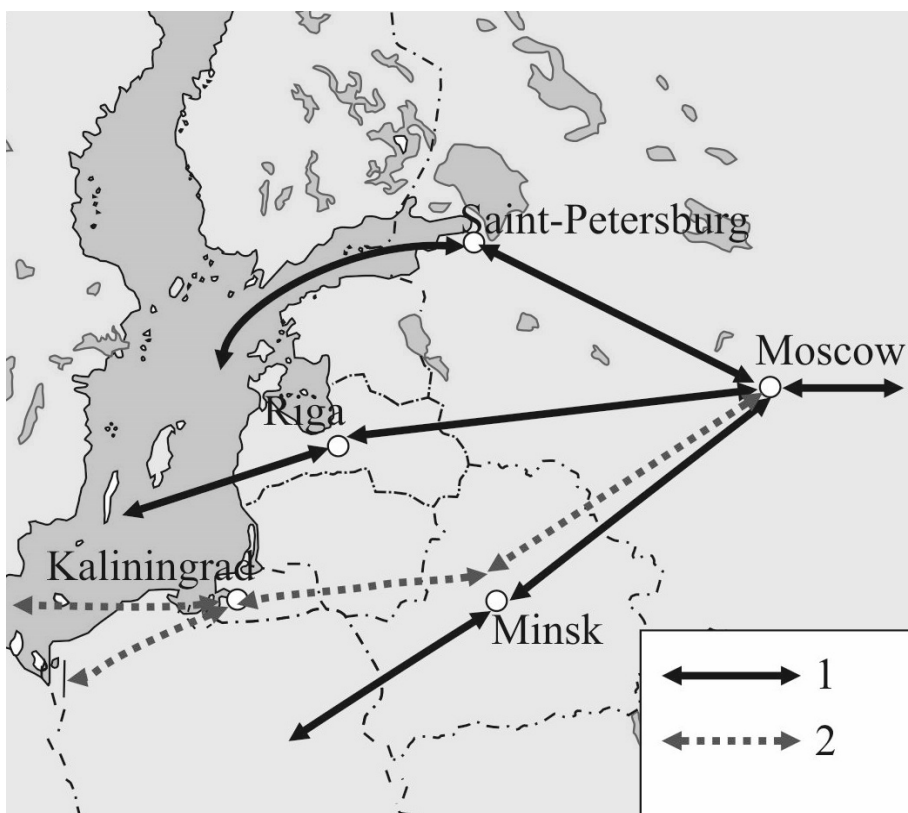


Рис. 5. Варианты продолжения транспортного маршрута между Востоком и Западом Евразии, идущего через Москву:

- 1 – чаще всего обсуждаемые маршруты;
- 2 – маршрут через Калининград

Для повышения конкурентных преимуществ калининградского направления должны быть решены несколько задач:

– урегулированы политические отношения между Россией и странами Европейского союза, инициировавшими вместе с другими стра-



нами Запада, в ущерб собственным интересам, антироссийские экономические санкции, — без этого никакие доводы об экономической эффективности проекта не дадут начать его реализацию;

— увеличены мощности, техническая и технологическая оснащённость порта Калининград, который сейчас проигрывает в скорости обработки грузов конкурентам, в том числе соседним литовским портам Клайпеда и Бутинга;

— модернизированы железнодорожная и автомобильная магистрали Москва — Калининград — Гданьск — Щецин — Гамбург. Участок от Калининграда до Гамбурга входит в состав магистрали *Виа Ганзеатика*, вопрос о сооружении которой время от времени поднимается западными партнерами. Вдоль транспортных путей Рига — Калининград по инициативе латвийской стороны был организован специальный еврорегион «Сауле» для продвижения проекта;

— сформирован международный транспортный узел, включающий российский Калининград, польское Трехградье (Гданьск — Гдыня — Сопот) и литовскую Клайпеду. Координация их деятельности повысит привлекательность предлагаемого направления широтных перевозок в Большой Евразии.

К сожалению, политические факторы часто действуют вопреки экономическим интересам и побеждают. Так, в самом начале 1990-х гг. известная шведская проектная фирма *Sweroad* сравнивала два варианта прохождения автомагистрали «Виа Балтика» вдоль морского побережья: а) через Калининград и б) в обход области. Первый вариант был признан более перспективным. Однако реализован второй.

В начале XXI в. считалось возможным вхождение России в проект «Балтийское энергетическое кольцо» (и было начато строительство Балтийской АЭС, затем законсервированной). Однако позднее этот проект стал реализовываться без российского участия, и России пришлось принимать меры по обеспечению автономного энергоснабжения Калининградской области (строительство четырех небольших типовых электростанций, терминала по приему сжиженного газа и мощностей по его регенерации).

Показательным примером является и попытка использовать политические доводы (скрывая интересы конкурентной борьбы за рынки сбыта) для того, чтобы воспрепятствовать строительству газопровода «Северный поток — 2».

Тем не менее есть надежда, что явные экономические преимущества проекта Большой Евразии для всех его участников окажутся более весомыми по сравнению с возможными политическими препятствиями. И Калининградская область, имеющая определенные перспективы среди различных направлений транспортных путей между Востоком и Западом Евразии, сможет получить серьезный стимул для развития экономики.

Заключение

Рано или поздно экономические интересы бизнеса и снижение темпов роста благосостояния стран Запада, в особенности ЕС, должны при-



вести к отмене антироссийских санкций. Ведь, как отметил В.В. Путин на прямой линии 20 июня 2019 г., Россия в результате недополучила 50 млрд дол., а ЕС потерял 240 млрд [12]. Россия сможет играть более важную роль в экономическом мегарегионе Большой Евразии, занимая выгодное географическое положение между ее Востоком и Западом. Будут не только возрастать транзитные перевозки через ее территорию, но и формироваться новые производственные кластеры, связи между поставщиками сырья и полуфабрикатов и производителями готовой продукции. Общий рынок сотрудничающих друг с другом стран станет крупнейшим в мире, способствуя росту масштабов производства и повышению его эффективности.

Калининградская область, тесно сотрудничающая с соседними регионами Польши (Трехградье) и Литвы (Клайпеда), может стать важным связующим звеном в транспортном маршруте между Востоком и Западом Евразии. Через Калининград уже налаживаются железнодорожные перевозки между экономическими центрами Китая и ЕС. В сентябре 2018 г. в Калининграде прошел Евразийский транзитный форум, на котором рассматривались возможности развития железнодорожного транзита грузов между Китаем и Европой через Калининградскую область [1]. В апреле 2019 г. на второй всероссийской конференции компании «Российские железные дороги» отмечалось, что принимаются меры по развитию железнодорожных хабов в Калининграде и Черняховске, упрочению инфраструктуры пограничных пунктов пропуска. В рамках проекта «Новый шелковый путь» груз по маршруту через Калининград из Роттердама до Китая был доставлен всего за 11 дней [3] (для доставки грузов преобладающим сейчас маршрутом – морским путем через Суэцкий канал – требуется 35 дней [4]).

Однако речь идет не только о включении Калининградской области в экономически выгодные транзитные перевозки. Здесь (в том числе с участием Трехградья и Клайпеды) может формироваться железнодорожно-автомобильно-морской хаб, распределяющий грузы в Балтийском регионе. И, что не менее важно для экономики региона, часть грузов (сырье, полуфабрикаты) может использоваться имеющимися и новыми обрабатывающими производствами, формирующими крупный экспортно-ориентированный производственный кластер на Юго-Востоке Балтики.

Статья подготовлена при поддержке гранта РФФИ 18–010–00015 «Модели, эффекты, стратегии и механизмы включения Западного побережья России в систему “горизонтальных” межрегиональных экономических связей в контексте формирования “Большой Евразии”».

Список литературы

1. Агафонов Н., Голубев А. Категории и факторы демографической обстановки (ситуации) // Народонаселение: Прикладная демография. М., 1973. С. 25–41.
2. Винокуров Е.Ю. Экономическая специализация Калининградской области. Калининград, 2007.



3. В Калининграде проходит конференция РЖД // Вести-Калининград. 2019. 23 июня. URL: <https://vesti-kaliningrad.ru/v-kaliningrade-proxodit-vserossijskaya-konferenciya-rzhd/> (дата обращения: 10.06.2019).

4. Возрождение Северного морского пути – главная забота российских полярников // Редкие земли. 2016. 1 июня. URL: <http://rareearth.ru/ru/pub/20160601/02203.html> (дата обращения: 10.06.2019).

5. Гимбицкий К.К., Кузнецова А.Л., Федоров Г.М. Развитие экономики Калининградской области: этапы реструктуризации // Балтийский регион. 2014. №1 (19). С. 56–71.

6. Ивченко В.В. Программно-стратегическое развитие приморского региона России. Теория, методология, практика. Калининград, 2003.

7. Калининград 2000–2010. Диагностика, концепции и предложения по будущему развитию / под ред. И. Самсона. Гренобль ; Калининград ; М., 2000.

8. Стратегии развития Калининградской области / Клемешев А.П., Мау В.А. (ред.). Калининград, 2007.

9. Куликов А.В., Корнюшенко Г.В., Чемакин Д.А. Проблемы и перспективы развития Калининградской области. Калининград, 2012.

10. От Лиссабона до Владивостока // Российская газета. 2010. 26 нояб. URL: <https://rg.ru/2010/11/26/putin.html> (дата обращения: 19.06.2019).

11. Проект «Большая Евразия» объявлен открытым // Российская газета – Федеральный выпуск №7000 (132). 2016. 19 июня. URL: <https://rg.ru/2016/06/19/reg-szfo/vladimir-putin-proekt-bolshoj-evrazii-otkryt-i-dlia-evropy.html> (дата обращения: 10.06.2019).

12. Путин сравнил потери России и Евросоюза от санкций // ТАСС. Прямая линия с Владимиром Путиным. 2019. 20 июня. URL: <https://tass.ru/ekonomika/6571520> (дата обращения: 26.06.2019).

13. Совместное заявление Российской Федерации и Китайской Народной Республики о сотрудничестве по сопряжению строительства Евразийского экономического союза и Экономического пояса Шелкового пути. 2015. 8 мая. URL: <http://kremlin.ru/supplement/4971> (дата обращения: 10.06.2019).

14. Соглашение о партнерстве и сотрудничестве. URL: https://russiaeu.ru/userfiles/file/partnership_and_cooperation_agreement_1997_russian.pdf (дата обращения: 19.06.2019).

15. Уникальные логистические возможности Калининградской области представлены ведущим транспортным компаниям Европы и Китая // Правительство Калининградской области. 2018. 5 сент. URL: <https://gov39.ru/news/101/140881/> (дата обращения: 10.06.2019).

16. Федоров Г.М. Калининградская область в реализации проекта «Большой Евразии» // Псковский регионологический журнал. 2018. №4 (36). С. 33–43.

17. Федоров Г.М., Зверев Ю.М. Калининградские альтернативы. Калининград, 1995.

18. Федеральная служба государственной статистики. URL: <http://www.gks.ru/> (дата обращения: 10.06.2019).

19. Экономический пояс евразийской интеграции. Доклад о путях реализации проекта сопряжения интеграции Евразийского экономического союза и Экономического пояса «Шелкового пути» / науч. ред. П.А. Кадочников, В.Ю. Саламатов, А.Н. Спартак. М., 2016. URL: http://eurasian-movement.ru/wp-content/uploads/2015/11/eurasian_integration_economic_belt_rus.pdf (дата обращения: 10.06.2019).

20. Яковец Ю.В., Растворцев Е.Е. Большая Евразия: стратегия партнерства цивилизаций и объединений : научный доклад. М., 2017. URL: http://eurasian-studies.org/wp-content/uploads/2017/04/Doklad_Bolshaya_Evrazia_2017_Yakovets_Rastvortsev.pdf (дата обращения: 10.06.2019).



Об авторе

Геннадий Михайлович Федоров — д-р геогр. наук, проф., Балтийский федеральный университет им. И. Канта, Россия.

E-mail: GFedorov@kantiana.ru

The author

Prof. Gennady M. Fedorov, Immanuel Kant Baltic Federal University, Russia.

E-mail: GFedorov@kantiana.ru