

# ЭКОНОМИКО-ГЕОГРАФИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ РАЗВИТИЯ РЕГИОНА



## КАЛИНИНГРАДСКАЯ ОБЛАСТЬ: ВЫЗОВЫ ЭКСКЛАВНОСТИ И ПУТИ ЕЕ ВОЗМОЖНОЙ КОМПЕНСАЦИИ

А. Б. Себенцов<sup>1</sup>  
М. В. Зотова<sup>1</sup>



*Геополитические сдвиги последнего времени и российский ответ на них в полной мере сказались на жизни в Калининградской области, что создает новые и заставляет переосмысливать старые вызовы для регионального развития. В статье изучается реакция экономики региона на вызовы эксклавноности и возможные способы и меры по ее компенсации в современных геополитических условиях. Информационной основой статьи стали статистические материалы, региональные стратегии и программы приграничного сотрудничества, дополненные серией экспертных интервью, проведенных авторами в Калининграде в 2012—2017 годах. Собранный обширный эмпирический базис позволил проанализировать взгляды разных субъектов деятельности и комплексно оценить проблемы и перспективы развития Калининградской области как «военного форпоста» России в Европе или «лаборатории сотрудничества» в том числе через призму взаимодействий с соседними государствами. Пытаясь ответить на вопрос о возможности выбора той или иной концепции регионального развития, авторы выявили низкую чувствительность локальных акторов приграничного сотрудничества к воинственной риторике центральных властей по обе стороны границы, а также на примере одной из перспективных отраслей специализации региона (туризм) показали двойственное влияние эксклавноности, которое может рассматриваться не только как угроза, но и как ресурс.*

**Ключевые слова:** эксклав, Калининградская область, экономика приграничных регионов, туризм, приграничное сотрудничество

---

<sup>1</sup> Институт географии РАН,  
119017, Москва,  
Старомонетный пер., 29.

Поступила в редакцию 25.12.2017 г.

doi: 10.5922/2074-9848-2018-1-6

© Себенцов А. Б., Зотова М. В., 2018

После распада СССР Калининградская область остается в сфере внимания российских и зарубежных исследователей. С тех пор вышло большое число работ, посвященных анализу феномена эксклавноности [1], а также влиянию эксклавноного положения на развитие Калининградской области

[7; 16; 17]. При этом одним из ключевых направлений научной и общественной дискуссии остаются перспективы развития региона. В 2011 году в книге «Стратегии развития Калининградской области» была предпринята удачная попытка представить шестнадцать гипотетических концепций регионального развития, которые отражали сложившееся многообразие точек зрения. Отказавшись от некоторых деталей и заведомо нереалистичных подходов, часть из которых предполагала выход области из состава страны, можно выделить две главные линии обсуждения проблем региона, органично связанные между собой. Часть исследователей изначально была сфокусирована на поиске внутренних (внутрироссийских) возможностей и стимулов развития этой территории. В рамках такого подхода широко обсуждались различные модели взаимоотношений между федеральным центром и областью, рассматривались разнообразные экономические механизмы для развития региона [8; 18].

Другим не менее важным направлением дискуссии была попытка связать экономическое развитие области с внешним контекстом: географическим положением, процессами евроатлантической интеграции и др. Часть российских и зарубежных исследователей обращала внимание на то, что эксклавность создает не только угрозы, но и новые возможности для развития. По их мнению, Калининградская область должна была превратиться в «регион сотрудничества» [8], что могло потенциально привести к укреплению доверия сначала между странами Балтийского региона [23], а затем и между Россией и ЕС в целом [22; 24]. Став «естественной лабораторией сотрудничества» для выработки отношений между Россией и ЕС [32], Калининградская область смогла бы получить заметные экономические выгоды и, модернизируя экономику, превратиться в своего рода «локомотив» сближения между Россией и Европейским союзом.

Наступление в 2014 году нового кризиса в отношениях между Россией и ЕС актуализировало старые представления о Калининградской области как о «двойной периферии» [19] и даже «геополитическом заложнике» [26], исключенном из российских и европейских модернизационных процессов. Балтийский эксклав, как в старые времена, всё чаще видится в роли очередного «непотопляемого авианосца», «военного форпоста» России на Западе [3; 21].

Изменение геополитической ситуации и взаимные санкции РФ и Запада существенно повлияли на положение российского эксклава, создавая новые вызовы для регионального развития.

Цель настоящей работы состоит в попытке проанализировать вызовы эксклавного положения и ответы на них, предлагаемые федеральными властями и содержащиеся в стратегиях регионального развития и программах приграничного сотрудничества. В статье на примере одной из перспективных отраслей специализации региона — туризма — показана двойственная роль эксклавного и приграничного положения, которое не только накладывает определенные ограничения, но и представляет собой важный ресурс. Исследование основывается на статистических материалах и серии интервью, проведенных авторами в Калининградской области в 2012, 2014 и в 2017 годах<sup>1</sup>. Кроме того, информационная основа статьи стали региональные стратегии и программы

<sup>1</sup> Авторами проведено более 40 глубинных интервью с представителями бизнеса, экспертного сообщества, региональных и местных администраций, таможенных служб, религиозных и некоммерческих организаций.



приграничного сотрудничества, ведомственная статистика, мониторинги туристических потоков и опросы, предоставленные Министерством по туризму Калининградской области, Калининградским туристским информационным центром и Агентством по международным и межрегиональным связям.

### Эксклавность как вызов развитию региона

Эксклавное положение накладывает отпечаток практически на все аспекты развития области. От остальной России она отделена территориями Литвы и Беларуси, а расстояние по морю до Санкт-Петербурга превышает 1000 км. Несмотря на то что в мире накоплен значительный опыт по управлению экс-клавными территориями, в том числе и существовавшими когда-то на территории современной Калининградской области [16], некоторые особенности региона ограничивают возможности его применения. Во-первых, Калининградская область — один из наиболее крупных экс-клавов в Новейшей истории. Среди других подобных территорий регион выделяется большой численностью населения (в 2017 году — 986 тыс. чел.) и сравнительно диверсифицированной экономикой. Во-вторых, статус российского анклава в Европейском союзе и странах НАТО в современных условиях создает значительный конфликтный потенциал, поскольку в отличие от других подобных территорий (Андорра, Ватикан) российский экс-клав не является самостоятельным государством.

Как и другие экс-клавы, Калининградская область сталкивается с четырьмя основными группами проблем. Во-первых, это доступ к территории экс-клава со стороны материнского государства, что часто является наиболее очевидной причиной серьезных конфликтов. В случае Калининграда эти конфликты разворачивались вокруг гражданского, грузового и военного транзита.

Во-вторых, сложности управления, проявляющиеся в невозможности эффективно решать внутренние проблемы без учета мнения третьих стран. Пытаясь решить энергетические проблемы области путем строительства Балтийской АЭС, Россия столкнулась с резкими возражениями соседей. При этом они не предлагали никаких адекватных альтернатив, ограничиваясь дипломатическими демаршами.

В-третьих, экономические проблемы, вытекающие из недостаточной емкости внутреннего рынка, а также дополнительных издержек, связанных с таможенными и пограничными барьерами.

В-четвертых, возможность формирования особой идентичности, которая, с одной стороны, может быть консервативна в силу изолированности от основной территории страны, а с другой — чрезвычайно подвижна вследствие влияния ближайших соседей [5; 14]. Эта возможность, связанная с риском выхода региона из состава России, вызывает большие опасения федерального центра. Это подтверждается как результатами анализа федерального дискурса, так и интервью с местными экспертами.

Негативные эффекты экс-клавности не возникли одномоментно, сразу после распада СССР, а развивались постепенно. Фактически можно говорить о поэтапном процессе «экс-клавизации», который привел регион от экс-клавности юридической к экс-клавности фактической [7] (рис. 1).



Рис. 1. Эксклавизация и развитие приграничного сотрудничества в Калининградской области

### Внутрироссийские ответы на угрозу эксклавности

Федеральные и региональные власти прилагали значительные усилия для компенсации издержек процесса «эксклавизации», следуя в стратегических документах двум основным направлениям научной и политической дискуссии.

Первым направлением был поиск баланса полномочий между федеральным центром и регионом. Уже в конце 1980-х — начале 1990-х годов большинство исследователей и региональных политиков продвигали идею расширения экономической и политической самостоятельности Калининградской области, что вполне укладывалось в русло процессов децентрализации, характерных в то время для отношений между федеральным центром и другими регионами. В 1993 году был подготовлен проект закона «Об особом статусе Калининградской области», который, впрочем, не был принят. Альтернативное предложение состояло в том, чтобы сделать ставку на сохранение роли Калининградской области как военного форпоста страны, что означало ее полную дотационность. Однако процесс демилитаризации региона шел полным ходом.

В конце 1990-х — начале 2000-х годов, когда в стране в целом возобладал тренд на централизацию власти и унификацию прав субъектов федерации, более популярной стала идея усиления федерального присутствия в регионе [18] и увеличения объемов прямых инвестиций государства и подконтрольных ему компаний. Крупные вложения первоначально были направлены на улучшение коммуникаций между регионом и основной территорией России (паромная переправа в Балтийске) и сокращение энергетической зависимости от Литвы.

В рамках подготовки к чемпионату мира по футболу 2018 года значительные средства были направлены на развитие внутриобластной транспортной инфраструктуры (например, проект «Приморское кольцо» или круизный тер-

минал в Пионерском), благоустройство Калининграда и некоторых курортных городов области. В 2013 году принята масштабная государственная программа «Социально-экономическое развитие Калининградской области до 2020 г.», которая, правда, уже подвергнута некоторым корректировкам, связанным с экономией средств федерального бюджета.

Однако основная поддержка оказывалась через *создание особых условий хозяйствования на территории региона*. С начала 1990-х годов регион получил значительные преференции в таможенной и налоговой сферах, а также в части тарифной поддержки транспортного потока. Создание в 1991 году на территории области свободной экономической зоны «Янтарь» и закрепление статуса Особой экономической зоны в 1996 году позволило ее резидентам беспощинно импортировать сырье и полуфабрикаты, а также вывозить готовую продукцию при условии, что добавленная стоимость, созданная в пределах региона, составит не менее 30% (для электроники и бытовой техники — 15%). Это способствовало формированию новой экономики, основанной на получении сырья и полуфабрикатов из-за рубежа и поставку готовой продукции преимущественно на общероссийский рынок. В результате в области были сформированы крупные кластеры автомобильной, электронной и электротехнической промышленности, построенные на принципе импортозамещения [19]. В середине 2000-х годов, по данным Росстата, Калининградская область производила почти 86% российских телевизоров, 84% электропылесосов, четверть мясных консервов и др.

Однако кризис 2008 года показал высокую уязвимость экономической модели, основанной на развитии благодаря льготному режиму сборочных производств, рассчитанных на общероссийский рынок. Издержки эксклавноности полностью компенсировать не удавалось из-за набиравшего обороты процесса евразийской интеграции и подготовки к присоединению России к ВТО. Интересы эксклава как относительно изолированной от остальной страны территориальной системы не всегда совпадали с интересами других регионов России и государства в целом. Решения, направленные на преодоление эксклавноности, приводили к появлению у области дополнительных преимуществ перед другими регионами со схожей хозяйственной специализацией. Это вызывало межрегиональные конфликты экономического и политического свойства.

Отчасти этот опыт был учтен в Федеральном законе № 16 об ОЭЗ в Калининградской области от 10 января 2006 года, который установил десятилетний период по переходу с таможенных льгот на налоговые. В течение этого периода были сохранены таможенные льготы для юридических лиц, зарегистрированных до 1 апреля 2006 года. Новые резиденты ОЭЗ могли рассчитывать уже только на налоговые преференции. Однако, несмотря на эти меры, даже в 2016 году большинство обрабатывающих производств Калининградской области зависело от таможенных льгот режима ОЭЗ образца 1996 года. После отмены этих льгот с 1 апреля 2016 года предприятия стали получать компенсации из федерального бюджета. В 2016 году на эти цели было выделено около 26 млрд рублей, из которых почти 14 млрд получили производители автомобилей. Для поддержки местных производителей также были введены отсрочка уплаты таможенного НДС, субсидии на перевозку товаров железнодорожным транспортом и поддержку регионального рынка труда [15]. Тем не менее процедуры получения субсидий остаются для предпринимателей непрозрачными и запутанными [2].

Подчеркивая необходимость дополнительной поддержки калининградских предпринимателей, которые находятся в заведомо неконкурентной среде по отношению ко всем производителям из «материковой» России, местные власти в течение 2016 года разрабатывали комплекс мер для привлечения инвестиций и упрощения условий ведения предпринимательской деятельности в регионе.

В конце 2017 года были приняты поправки к федеральному закону ФЗ-16 «Об ОЭЗ в Калининградской области», которые расширяют ОЭЗ на территории и акватории морских портов, продлевают срок ее действия до 2045 года, а также вводят для резидентов ряд дополнительных преференций<sup>2</sup>. Однако, по мнению местных экспертов, все эти поправки несущественны в сравнении с основными предложениями местного руководства, которые были отклонены федеральными властями в процессе работы над законом [13]. В то же время многие исследователи полагают, что дело не в конкретных процедурах, а в неустойчивости самой экономической модели, которая опирается не на специфические региональные факторы, а на искусственно созданные институциональные условия, изменение которых ведет к нежизнеспособности многих созданных в области производств [4; 12].

### Соседство как способ компенсации эксклавности: роль приграничного сотрудничества

«Внешние условия» развития региона также были предметом активной научной дискуссии, результаты которой отчасти зафиксированы в региональных стратегиях. Оценка этих условий и рецепты по преодолению эксклавности зависят, во-первых, от того, что ставится на первое место в оценке географического положения региона — собственно эксклавность или фактор соседства [12], а во-вторых — от оценки самого фактора соседства и всего комплекса отношений между Россией и ЕС в целом. Многообразие возникающих в результате точек зрения можно свести к двум основным подходам.

Первый подход, который в последние несколько лет обретает всё большую популярность, состоит в возможности и даже необходимости превращения Калининградской области вновь в «военный форпост» России. Несмотря на то что большинство сторонников данного подхода в самых крайних его формах являются скорее публицистами, чем учеными, вероятность реализации отстаиваемого ими сценария не может быть полностью исключена. В научной литературе этот подход представлен в более мягкой форме [3; 21], а в имевшихся до настоящего времени региональных стратегиях никак не отражен.

Второй подход строится на том, что использование выгод соседского положения может быть ключом к компенсации эксклавности региона. В 1990-е годы, когда казалось, что отношения России и ЕС складываются в направлении не просто сотрудничества, но даже стратегического партнерства и интеграции, возникла идея «пилотного региона» сотрудничества между Россией и ЕС [18]. Суть идеи состояла в том, что Калининградская область, рассматриваемая и Россией, и Европейским союзом как специфический регион, находящийся под суверенитетом России, должна стать площадкой для отработки приоритетных направлений во взаимоотношениях сторон. Речь шла об апробации новых форм экономической интеграции, приграничного сотрудничества, увеличения мобильности людей и др. Эта идея была активно поддержана как российскими, так и иностранными учеными [8; 31], региональными властями и даже заявлялась в качестве официальной переговорной позиции России на различных саммитах с ЕС в начале 2000-х годов.

<sup>2</sup> Отмена утилизационного взноса, упрощение процедур различных экспертиз, снижение страховых взносов и ставки по налогам на прибыль и имущество для новых резидентов СЭЗ, снижение минимального порога инвестиций.



С середины 2000-х годов, когда сотрудничество между Россией и ЕС на высшем уровне начало ощутимо «притормаживать», обсуждалась уже менее масштабная и обязывающая идея «региона сотрудничества». Однако скоро уже и эта идея оказалась чрезмерно революционной, что не позволило в полной мере реализовать «Стратегию социально-экономического развития Калининградской области как региона сотрудничества на период до 2010 года». В рамках своих полномочий региональные власти сосредоточились на наиболее деполитизированной и, как показало время, наиболее устойчивой форме международного сотрудничества — приграничной.

Приграничное сотрудничество изначально рассматривалось региональными властями как способ смягчения эксклавности и острого социально-экономического кризиса, охватившего постсоветское пространство после распада СССР. В 1990-е годы на региональном уровне под контролем центральных правительств шел процесс активного выстраивания институциональной инфраструктуры и практик приграничного сотрудничества. В Калининградской области в этот период были созданы Российско-польский (1992) и Российско-литовский (1999) советы по сотрудничеству, в компетенцию отдельных комиссий которых входило большое число актуальных вопросов — от демаркации и делимитации границы до кооперации в сфере экономики.

Большую роль в формировании существующих сегодня сетей сотрудничества сыграли программы ТАСИС, запущенные в Калининградской области уже в 1991 году. В 1994 году регион стал одним из приоритетов данной программы, что выразилось, в частности, в существенном увеличении финансирования. Основные проекты были связаны с защитой окружающей среды, модернизацией отдельных предприятий, развитием транспортных сетей, тренингами для управленцев и специалистов.

В конце 1990-х — начале 2000-х годов одной из главных форм и площадок регионального сотрудничества были еврорегионы. С участием Калининградской области было сформировано пять еврорегионов: «Неман» (основан в 1997 году), «Балтика» (1998), «Сауле» (1999), «Шешупе» (2003) и «Лына-Лава» (2003). Наиболее интенсивное сотрудничество наблюдалось в еврорегионах «Балтика» и «Неман». Общий размер грантов, выделенных ЕС еврорегиону «Балтика» в период с 1998 по 2005 год, составил 8,9 млн евро, а еврорегиону «Неман» — 13,2 млн [20].

В 2012 году в официальных документах МИД работа еврорегионов была признана неэффективной из-за ряда причин, в первую очередь из-за недостатка финансовых ресурсов у муниципалитетов для осуществления совместных с зарубежными коллегами инициатив и существенных разногласий между партнерами. Участие области в еврорегионах постепенно сворачивается, а новые проекты не реализуются. Активность в лучшем случае ограничивается проведением нескольких небольших международных мероприятий.

После расширения ЕС Калининградская область приняла активное участие в программе приграничного сотрудничества «Литва — Польша — Россия 2004—2006», которая получала финансирование по линии INTERREG (для стран ЕС), а также PHARE (для стран — кандидатов в члены ЕС) и TACIS (для всех остальных участников). Основная часть проектов, отобранных при реализации этих программ, была направлена на сотрудничество в области охраны окружающей среды, развитие гражданского общества, культурные и научные обмены. Однако программы приграничного сотрудничества неоднократно подвергались критике со стороны экспертного сообщества. Отмечалось, что проекты имели явно асимметричный характер: большая часть средств расхо-



довалась на территории стран ЕС, не оказывая серьезного воздействия на социально-экономическое положение соседних регионов, включенных в программу [6; 27]. Финансирование первых программ приграничного сотрудничества осуществлялось ЕС, а соисполнители из Калининградской области имели в проектах статус партнеров без финансового участия и поэтому не могли лоббировать свои интересы.

В 2007 году Калининградская область приняла участие в работе над новой программой приграничного сотрудничества «Литва — Польша — Россия» (2007—2013), в которой были учтены уроки предыдущего программного периода. Так, вместо сложного финансирования из различных фондов и европейских программ (INTERREG, TACIS, PHARE) была создана единая для всех участников финансовая система с одинаковым набором правил и процедур — Европейский инструмент соседства и партнерства (ENPI); снижен порог финансирования для заявителей проектов; появилось больше возможностей для адаптации приоритетов, предложенных Европейской комиссией, к реалиям территории.

По содержанию и практике реализации программы приграничного сотрудничества ENPI 2007—2013 годов сильно отличались от первых программ INTERREG, PHARE и TACIS (2004—2006). Во-первых, систематический мониторинг эффективности программ позволил снизить издержки асимметрии социально-экономического развития в приграничье. Сказались накопленный локальными акторами опыт работы в международных проектах и особенно ощутимый финансовый вклад российской стороны в суммарный бюджет программы (44 млн евро, или около 25%).

Во-вторых, приграничное сотрудничество стало «более приграничным»: новые программы в большей степени, чем раньше, затрагивают непосредственно приграничные районы (рис. 2). Программы 2007—2013 годов скорректировали сложившуюся конфигурацию сети, частично сместив центр тяжести от крупных городов к центрам, расположенным непосредственно вблизи границы. Они становились площадками реализации крупномасштабных инфраструктурных проектов, основная часть которых была направлена на улучшение транспортной доступности таких городов для сопредельных территорий соседних стран, а также снижение негативного влияния этих городов на экологическое состояние трансграничных речных бассейнов.

В-третьих, в программах сотрудничества сравнительно небольшие по объемам финансирования «мягкие» проекты все чаще дополняются более крупными, направленными на модернизацию или создание современной инфраструктуры.

Анализ реализованных проектов в сфере приграничного сотрудничества свидетельствует о том, что за последние десять лет Калининградская область существенно продвинулась по пути углубления взаимодействия с соседними странами (в первую очередь с Польшей). Постепенно выстраивалась институциональная модель приграничного сотрудничества, которая привела к формированию настоящих сетевых партнерств — как «межотраслевых», так и по отдельным секторам деятельности (охрана окружающей среды, туризм и пр.). В настоящее время сложно прогнозировать устойчивость подобных сетей и их способность инициировать независимые проекты. Однако уже сейчас отчетливо проявилась преемственность партнерских отношений: в каждой новой программе наблюдается воспроизводство уже сложившихся контактных групп. Общие интересы их участников — залог продолжения сотрудничества даже в условиях геополитической напряженности.



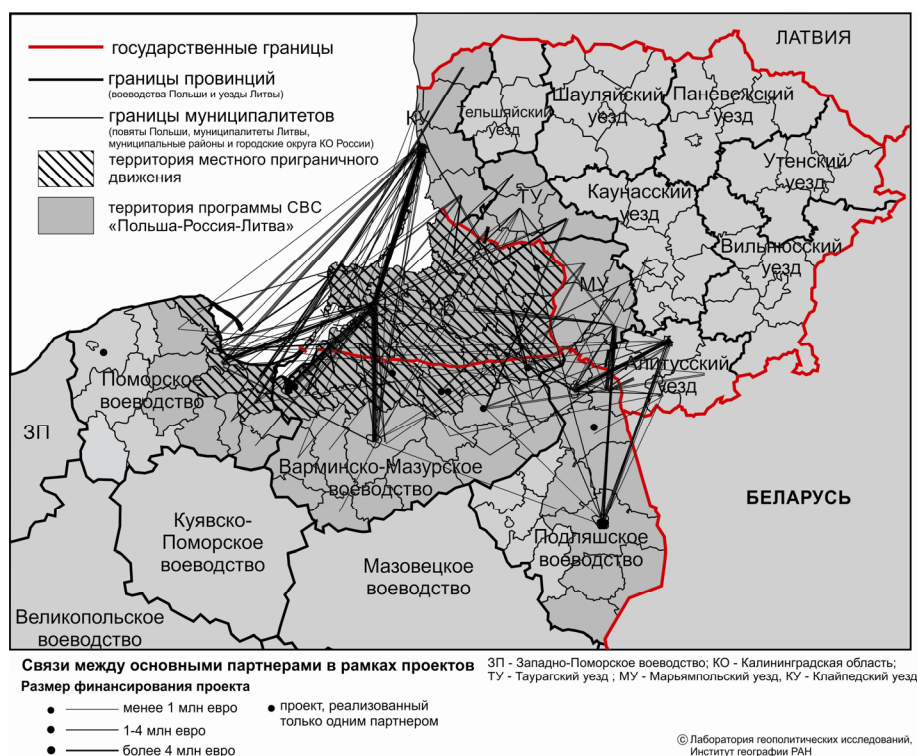


Рис. 2. Партнерская сеть, сформировавшаяся в рамках проектов приграничного сотрудничества по программам INTERREG IIIa и ENPI в 2004—2013 годах

Ключевым изменением нового программного периода (2014—2020) стал переход от трехстороннего формата сотрудничества к двухстороннему. Как и в прошлые годы, участники программы, используя предложенные Европейской комиссией приоритеты, могут выбрать и адаптировать те из них, которые в наибольшей мере соответствуют их интересам. В программе «Польша — Россия» основной акцент решено было сделать на улучшении доступности приграничных районов, а также охране окружающей среды. В программе «Литва — Россия» большое внимание предполагается уделить борьбе с бедностью, а также поддержке сотрудничества местных и региональных властей. Тем не менее общим для обеих программ приоритетом осталось сотрудничество в области сохранения исторического, природного и культурного наследия, а также в сфере управления безопасностью границ.

Также для обеих программ приоритетом стало сотрудничество в области сохранения исторического, природного и культурного наследия, а также в сфере управления безопасностью границ и регулирования миграционных потоков.

К началу 2018 года уже подписаны финансовые соглашения между Россией и Евросоюзом и рамочные документы по программам «Польша — Россия 2014—2020» и «Литва — Россия 2014—2020», заработал объединенный мони-

торинговый комитет программы, сформирован пакет заявок по крупномасштабным проектам с обязательной инфраструктурной составляющей. Среди них велодорожка «От косы до косы», очистные сооружения в Янтарном и Рыбачем, строительство набережной, парка и яхтенной марины в Светлом, организация водоснабжения, водоотведения и канализации, строительство дорог в Гусеве и др.

Известно, что общий бюджет программы приграничного сотрудничества «Польша — Россия» составит 61,9 млн евро (41,3 млн евро из средств Европейского союза и 20,6 млн евро из средств Российской Федерации), программы «Литва — Россия» — свыше 23,5 млн евро (при российском вкладе в 7,8 млн). Первый прием конкурсных заявок (скорее всего, их будет два) по российско-литовской программе был открыт в январе 2018 года и продлится до апреля. Итоги конкурсного отбора станут известны летом. Регулярный конкурс по российско-польской программе будет запущен только в феврале-марте 2018 года, так как из-за перестановок в польском правительстве и напряженности в российско-польских отношениях соглашение было подписано только в конце декабря 2017 года.

Несмотря на положительный опыт приграничного сотрудничества, оно пока не смогло оправдать все возложенные на него надежды. В первую очередь не оказало существенного положительного влияния на структуру экономики Калининградской области. Так и не была реализована идея производственной кооперации с соседями в «биполярном» (Трехградье (Гданьск — Гдыня — Сопот) — Калининград) или «триполярном» (Трехградье — Калининград — Клайпеда) форматах. В результате наиболее интенсивное сотрудничество до последнего времени было связано с поставкой потребительских товаров, сырья и полуфабрикатов для переработки на предприятиях региона с последующей отправкой на российский рынок. Ответные меры российского правительства на западные санкции нанесли удар и по этим уже сложившимся связям. От произошедших в последние годы событий пострадал и туризм — одна из приоритетных отраслей как для приграничного сотрудничества, так и для регионального развития.

### Эксклавность и туризм: старые и новые возможности для приграничного сотрудничества

Туризм официально стала одним из региональных приоритетов с начала 2000-х годов, когда разработка экономических стратегий приобрела систематический характер. Хотя вклад туризма в ВРП области пока еще скромный и по оптимистичным подсчетам не превышает 2%, отрасль развивается весьма динамично (рис. 3). По данным Министерства туризма Калининградской области, число туристов, посетивших эксклав, выросло за постсоветский период в 1,5 раза (с 400 тыс. в конце 1980-х годов до 600 тыс. человек в 2014 году). Основной прирост общего числа туристов обеспечили российские граждане, доля которых выросла с 68,3% в 1997 году до 93,7% в 2014-м. Как и в советское время, основные цели посещения Калининградской области для российских туристов — лечебно-оздоровительный (48%) и культурно-познавательный туризм (28%).



Рис. 3. Число туристов, посетивших Калининградскую область, тыс. чел.

После официального открытия области для посещения иностранцами в 1991 году первыми в регион отправились так называемые «ностальгические туристы» — граждане Германии, родившиеся на территории бывшей Восточной Пруссии. В конце 1990-х — начале 2000-х годов к ним добавились их дети и внуки, а также любознательные немцы, интересующиеся своей историей.

Иностранцы, в отличие от российских туристов, посещают Калининградскую область преимущественно с культурно-познавательными (46%) и деловыми целями (35%). Кроме граждан Германии, доля которых среди иностранных туристов сохраняется на уровне 60—70% в течение всего постсоветского периода, иностранные граждане прибывают в регион из Литвы и Польши, но их доля невелика (в среднем 3—5% из каждой страны).

Программы приграничного сотрудничества, региональные стратегии и областные программы развития туризма старались учитывать структуру туристического потока, а также запросы отдельных групп туристов. Показательно, что работа над всеми этими документами шла синхронно, что давало хорошие возможности для скоординированных действий [11; 28]. В 2003—2006 годах все эти документы были пронизаны идеей создания общего туристско-рекреационного пространства, базирующегося на «прусском наследии». После

2007 года региональные стратегии и программы по развитию туризма предпочитают ориентироваться прежде всего на собственные туристские бренды — «Европейская Россия», «Россия в Европе», «Янтарный край» и др. Игнорирование при этом возможностей приграничного сотрудничества в создании общего с соседями туристско-рекреационного пространства кажется странным, поскольку именно совместный туристический продукт, базирующийся на «прусском наследии», мог бы быть наиболее конкурентоспособным.

Главным препятствием для развития приграничного сотрудничества в сфере туризма и формирования единого туристско-рекреационного пространства является режим границы. Первый эксперимент с ослаблением визового режима для граждан стран Шенгенской зоны, Великобритании и Японии начался еще в 2002 году, когда представительство МИД в Калининграде организовало три консульских пункта на автомобильных пунктах пропуска в Мамоново и Багратионовске, а также в аэропорту Храброво. Получение 72-часовой визы формально связано с необходимостью покупки туристического продукта у одной из шести аккредитованных турфирм. Чаще всего услугой «виза на границе» пользуются граждане Германии, Франции, Великобритании, Скандинавских стран и Польши.

По словам сотрудников представительства МИД в Калининграде, этой возможностью пользовались в год от 500 до 1500 иностранных туристов, поэтому консульские пункты работают «по звонку» из аккредитованных турфирм, но только в рабочие дни и строго с 9.00 до 18.00. В связи с небольшим спросом на такую услугу и негативным фоном вокруг новых правил оформления шенгенских виз для россиян МИД принял решение прекратить эксперимент с 1 января 2015 года. Однако по просьбе правительства региона он был продлен до 31 декабря 2016 года. Одна из причин непопулярности услуги «виза на границе» — небольшой период ее действия.

С 2009 года безвизовый въезд (не более чем на 72 часа) также возможен для граждан иностранных государств в составе туристических групп, прибывших в регион на круизном судне. Однако для развития круизного туризма существуют серьезные инфраструктурные ограничения — отсутствие специально обустроенных портов. По данным Калининградского отделения Речморфлота, с 2011 по 2013 год морской порт Калининграда принял всего лишь 15 круизных судов, в то время как в 2012 году соседний порт Клайпеда принял 44 круизных лайнера, порт Гдыня — 70 лайнеров.

Еще одним инструментом, потенциально расширившим возможности региона по привлечению туристов, был механизм местного приграничного движения (МПП), работавший с 2012 года и отмененный в 2016 году по инициативе польской стороны. Этот механизм давал право жителям приграничных районов на взаимные поездки с использованием специальных карточек МПП. При этом российской и польской стороне удалось добиться изменения регламентов ЕС и расширить зону МПП, включив в нее и Трехградье [25].

По данным Центрального статистического управления Польши, 88% пересечений на российско-польской границе обеспечивали именно польские граждане, которые в 50% случаев использовали карточки местного приграничного передвижения [29; 30]. Около 96% поляков ездили за покупками на расстояние не более 30 км от границы, не доезжая до Калининграда и ограничиваясь посещением ближайшей бензозаправки. Следовательно, даже постоянно посещающие Калининградскую область жители соседних воеводств Польши не интересуются регионом как потенциальным местом для экскурсионного туризма или отдыха.

По мнению Т. Оманьского, руководителя Польского культурного центра в Калининграде, главная причина отсутствия интереса поляков к Калининградской области — недостаток информации о событиях в регионе, а также негативные стереотипы, которые по-прежнему сильны даже у жителей приграничных регионов<sup>3</sup>. Изменению ситуации могла бы способствовать разработка качественной стратегии развития туристической деятельности, включающая систему информирования соседей о событиях, происходящих в регионе, — концертах, фестивалях, распродажах и пр.

Отмена МПП ограничивает возможность компенсации эксклавного положения региона за счет удовлетворения потребительских потребностей в соседней стране в результате упрощенного режима пересечения польской границы [10]. Сворачивание проекта негативно отражается на приграничных контактах.

Существенные ограничения на развитие трансграничного туризма в том числе накладывает недостаток двусторонних пунктов пропуска и их перегруженность, а также особый режим пограничной зоны с российской стороны. В 2013 году в составе погранзоны, где наложены ограничения на мобильность и хозяйственную деятельность, оказались многие районы, которые рассматривались как потенциальные объекты для организации трансграничного туризма: знаменитая Роминтенская (Ромницкая) пуца на границе с Польшей, Виштынецкое озеро на границе с Литвой (кластер «Европейский Байкал»).

Развитию въездного туризма также препятствуют особые зоны с регламентированным для иностранцев режимом посещения, охватывающие значительные территории в Нестеровском и Краснознаменском районах, а также в курортных Зеленоградском и Гурьевском. В Балтийском городском округе подобная закрытая зона мешает реализации одного из якорных проектов региона — строительству велодорожек «От косы до косы».

Режим границ тормозит и развитие водного туризма, на который также возлагаются большие надежды. Сам факт прохождения государственных границ по пограничным рекам (Неман, Шешупе и др.), Куршскому и Вислинскому заливам крайне осложняет их использование в целях туризма. До сих пор затруднено сообщение между портами Балтийска и Эльблонга, практически отсутствуют необходимые для развития малого судоходства и яхтинга пункты пропуска, не разработаны особые правила пересечения морской границы для яхт. Хотя в 2013 году был открыт сезонный пункт пропуска «Рыбачий — Нида», он работает только на заявительной основе и имеет крайне небольшое число судозаходов (не более 20 за сезон). Одним из способов преодоления пограничных барьеров могло бы стать распространение на владельцев и пассажиров спортивных, парусных и прогулочных судов 72-часового безвизового режима.

Важным механизмом компенсации отмены МПП с 2018 года может стать введение упрощенного порядка оформления электронных виз для иностранцев, посещающих регион. Эксклавность региона в данном аспекте может сыграть положительную роль, поскольку турист, приехавший по особой электронной визе, не сможет попасть на основную территорию России, минуя пункты пропуска.

### Заключение

Выбор концепции долговременного развития Калининградской области представляется непростой задачей, которая не может быть решена силами регионального правительства. В отличие от других субъектов федерации, в стратегиях которых учитываются прежде всего региональные и федеральные

<sup>3</sup> Из интервью руководителя Польского культурного центра в Калининграде Т. Оманьского, сентябрь 2014 года.

интересы, Калининградской области в силу ее эксклавноности приходится принимать во внимание также интересы соседних стран. Попытки сбалансировать все три группы интересов предпринимались во всех существовавших до сегодняшнего дня стратегиях развития области, однако фактически эта задача так и не была решена.

Во-первых, калининградские власти не обладали полномочиями, которые позволили бы оказывать влияние на внешнеполитические риски или, наоборот, использовать внешние обстоятельства для регионального развития. Во-вторых, интересы и политика непосредственных соседей быстро менялись и причудливо переплетались с интересами экономических и военно-политических объединений, определяющих правила игры в регионе Балтийского моря. В-третьих, федеральный центр в своей внешней политике на европейском направлении не всегда в должной мере учитывал региональные интересы Калининградской области.

С начала 1990-х годов основной упор в региональном развитии был сделан на внутренние факторы в новых геополитических условиях, что выразилось в создании особых условий для экономического развития региона (ОЭЗ) и росте прямых государственных инвестиций. Хрупкость такой модели впервые проявилась в период кризиса 2008 года и позже при переходе с таможенных льгот на налоговые.

Обострение международных отношений после начала украинского кризиса сделало геополитическое положение региона еще более сложным. Тем не менее проведенные в 2012, 2014 и 2017 годах интервью с российскими и польскими экспертами свидетельствуют, что локальные и региональные акторы приграничного сотрудничества проявляют сравнительно низкую чувствительность к воинственной риторике центральных властей по обе стороны границы. Однако переход к реальной милитаризации общего пограничья может стать причиной потери накопленного потенциала сотрудничества, как это уже произошло с МПП.

Сбалансированное развитие экономики региона на основе внутренних и внешних факторов возможно на базе отраслей, в которых заинтересован он сам и его соседи. Создание общего с ними туристско-рекреационного пространства — идея, представляющая общий интерес, к реализации которой в области есть многие предпосылки, в том числе ее эксклавное положение. Снижение или отмена визовых барьеров для посещающих регион гостей будет важным шагом не только навстречу развитию отрасли, но и изменению отношений с соседями.

Известно, что приграничное сотрудничество как одна из наиболее деполитизированных форм международных отношений способствует росту доверия и улучшению отношений на межгосударственном уровне. Именно через налаживание тесных связей и контактов между людьми региону будет легче интегрироваться в общеевропейское пространство и преодолеть негативные последствия как своей политической изоляции от Запада, так и изоляции от материковой России. Показательно, что напряженная международная обстановка несмотря на все сложности переговорного процесса в итоге не повлияла на финансирование и реализацию проектов приграничного сотрудничества в 2014—2018 годах. Чиновники регионального уровня по обе стороны границы надеются, что запущенные недавно программы приграничного сотрудничества ENI не пострадают от взаимного обмена санкциями, называя их «последним плацдармом» сотрудничества.

*Работа выполнена в Институте географии РАН при поддержке гранта РФ «Российское пограничье: вызовы соседства» №14-18-03621.*

### Список литературы

1. *Винокуров Е. Ю.* Теория анклавов. Калининград, 2007.
2. *Воловик Н.* Отмена таможенных льгот в ОЭЗ Калининградской области // Экономическое развитие России. 2016. №4. С. 33—36.
3. *Воловой В., Баторшина И. А.* Система безопасности в Балтийском регионе как проекция глобального противостояния России и США // Балтийский регион. 2017. №1. С. 27—43.
4. *Гареев Т. Р., Елисеева Н. А.* Модель товарных потоков эксклавного региона: в поисках ренты переходного периода // Балтийский регион. 2014. №1. С. 72—90.
5. *Зверев Ю. М., Клемешев А. П.* Проблемы анклавных территорий // Регион сотрудничества. 2004. №14. С. 25—32.
6. *Зотова М. В., Себенцов А. Б., Головина Е. Д.* Калининградская область в окружении Европейского союза: приграничное и социально-экономические контрасты // Вестник Забайкальского государственного университета. 2015. №3 (118). С. 145—157.
7. *Клемешев А. П.* Эксклавность как фактор развития Калининградской области // Вестник Балтийского федерального университета им. И. Канта. Сер.: Гуманитарные и общественные науки. 2005. №3. С. 34—41.
8. *Клемешев А. П.* Российский эксклав на Балтике: эволюция эксклавноности и пути ее преодоления // Балтийский регион. 2009. №2. С. 102—115.
9. *Колосов В. А., Вендина О. И.* Геополитическое видение мира, идентичность и образы друг друга в представлениях молодых жителей Калининграда, Гданьска и Клайпеды // Балтийский регион. 2014. №4. С. 7—30.
10. *Колосов В. А., Зотова М. В., Себенцов А. Б.* Местное приграничное передвижение на российско-польской границе как инструмент трансграничной интеграции // Социально-экономические геополитические и социокультурные проблемы развития приграничных районов России. М., 2016. С. 97—108.
11. *Кропинова Е. Г.* Международная кооперация в сфере туризма и формирование трансграничных туристских регионов на Балтике // Вестник Балтийского федерального университета им. И. Канта. 2010. №1. С. 113—119.
12. *Кузнецова А. Л.* О направлениях создания устойчивой и динамичной экономики Калининградской области // Балтийский регион. 2015. №3. С. 108—125.
13. *Майтакова О.* Нулевая ставка не прошла: что случилось с законом о Калининградской области // Новый Калининград. 2017. 24 янв. URL: <https://www.newkaliningrad.ru/news/economy/12242085-nulevaya-stavka-ne-proshla-chto-sluchilos-s-zakonom-o-kaliningradskoy-oblasti.html> (дата обращения: 11.10.2017).
14. *Нис С.* Калининград — не единственный анклав // Pro et Contra. 2003. Т. 8, №1. С. 90—109.
15. *Об утверждении Правил предоставления иных межбюджетных трансфертов из федерального бюджета бюджету Калининградской области на компенсацию сумм таможенных пошлин* : постановление Правительства РФ от 15 мая 2015 г. №471. URL: <http://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/70927202/> (дата обращения: 15.05.2016).
16. *Рожков-Юрьевский Ю. Д.* Историко-географическая эволюция анклавности территории Калининградской области // Балтийский регион. 2012. №2. С. 98—108.
17. *Себенцов А. Б., Зотова М. В.* Потенциал ЭГП Калининградской области: ограничения и перспективы реализации // Балтийский регион. 2013. №4. С. 113—131.
18. *Смординская Н. В.* Калининградский эксклав: перспектива трансформации в пилотный регион. М., 2001. С. 220.
19. *Федоров Г. М.* Калининградская дилемма: «коридор развития» или двойная периферия? Геополитический фактор развития российского эксклава на Балтике // Балтийский регион. 2010. №2. С. 5—15.
20. *Федоров Г. М., Зверев Ю. М., Корнеевец В. С.* Россия на Балтике: 1990—2012 годы : монография. Калининград, 2013.
21. *Худoley К. К.* Регион Балтийского моря в условия обострения международной обстановки // Балтийский регион. 2016. №1. С. 7—25.
22. *Aalto P.* A European Geopolitical Subject in the Making? EU, Russia, and the Kaliningrad Question // Geopolitics. 2012. Vol. 7, №3. P. 143—175.
23. *Browning C., Joenniemi P.*, Gibraltar, Jerusalem, Kaliningrad: Peripherality, Marginality, Hybridity // The Geopolitics of Europe's Identity / Noel Parker (ed.). N. Y., 2008. P. 141—158.

24. *Diener A., Hagen J.* Geopolitics of the Kaliningrad Exclave and Enclave: Russian and EU Perspectives // *Eurasian Geography and Economics*. 2011. Vol. 52, №4. P. 567—592.
25. *Domaniewski S., Studzińska D.* The Small Border Traffic Zone between Poland and Kaliningrad Region (Russia): The Impact of a Local Visa-Free Border Regime // *Geopolitics*. 2016. Vol. 21, №3. P. 538—555.
26. *Lopata L.* Kaliningrad, otage géopolitique de la Russie. Un point de vue lituanien // *Le Courrier des pays de l'Est*. 2005. №1048. P. 30—39.
27. *Melnik A.* Institutional aspects of Ukraine and Poland's transborder cooperation: results and problems // *Regional transborder cooperation in countries of Central and Eastern Europe — a balance of achievements*. Warsaw, 2006. P. 117—137.
28. *Sebentsov A., Zotova M.* Kaliningrad as a Tourism Enclave/Excalve? // *Tourism and Geopolitics: Issues and concepts from Central and Eastern Europe* / ed. by Derek Hall, 2017. P. 191—204.
29. *Tourism in 2014*. Warsaw, 2015.
30. *Tourism in Lithuania*. 2014. Vilnius, 2015.
31. *Timmermann H.* Kaliningrad: eine Pilotregion für Gestaltung der Partnerschaft EU — Russland? // *SWP-Studie*. Berlin, 2001.
32. *Trenin D.* The End of Eurasia: Russia on the Border Between Geopolitics and Globalization, Washington, DC, 2002.

### Об авторах

*Александр Борисович Себенцов*, кандидат географических наук, научный сотрудник Лаборатории геополитических исследований, Институт географии РАН, Россия.

E-mail: asebentsov@igras.ru

*Мария Владимировна Зотова*, кандидат географических наук, старший научный сотрудник Лаборатории геополитических исследований, Институт географии РАН, Россия.

E-mail: zotovam@bk.ru

#### Для цитирования:

*Себенцов А. Б., Зотова М. В.* Калининградская область: вызовы эксклавности и пути ее возможной компенсации // *Балтийский регион*. 2018. Т. 10, №1. С. 89—106. doi: 10.5922/2074-9848-2018-1-6.



## THE KALININGRAD REGION: CHALLENGES OF THE EXCLAVE POSITION AND THE WAYS TO OFFSET THEM

A. B. Sebentsov<sup>1</sup>

M. V. Zotova<sup>1</sup>

<sup>1</sup> *Institute of Geography, Russian Academy of Sciences,  
29, Staromonetny Per., Moscow, 119017, Russia*

Submitted on December 25, 2017

doi: 10.5922/2074-9848-2018-1-6

*The recent geopolitical shifts and Russia's response to them have had a significant impact on the Kaliningrad region. This has created new challenges and warranted a revision of the old ones. The article investigates the reaction of the region's economy to the challenges of its exclave position and considers possible measures to offset related problems in the current geopolitical situation. The article employs statistics, regional strategies, cross-border coop-*



eration programmes, and expert interviews conducted by the authors in Kaliningrad in 2012—2014. The vast body of empirical data is instrumental in analysing the views of different stakeholders and estimating the problems and prospects of the region's development as either Russia's military outpost in Europe or as a 'cooperation laboratory.' The analysis takes into account collaborations with the neighbouring states. In striving to identify the preferable regional development conception, the authors reveal low susceptibility of local cross-border cooperation actors to the belligerent rhetoric of national authorities on either side of the border. The study of the state of affairs in tourism, a promising area of regional specialization, demonstrates a dual effect of the exclave position, which can be considered both as a challenge and an opportunity.

**Key words:** exclave, Kaliningrad region, border region economy, tourism, cross-border cooperation

#### References

1. Vinokurov, E. Yu. 2007, *Teorija anklavov* [Theory of Exclaves], Kaliningrad, 342 p. (In Russ.).
2. Volovik, N. 2016, Cancellation of customs privileges in the SEZ of the Kaliningrad Region, *Ekonomicheskoe razvitie Rossii*, no. 4, p. 33—36. (In Russ.).
3. Volovoj V., Batorshina, I.A. 2017, Security in the Baltic region as a Projection of Global Confrontation between Russia and the USA, *Balt. Reg.*, no 1, p. 18—29. doi: 10.5922/2079-8555-2017-1-2.
4. Gareev, T.R., Yeliseeva, N.A. 2014, Commodity flow model for an exclave region: Rent-seeking in the 'transitional period' of the special economic zone, *Balt. Reg.*, Vol. 6, no 1, p. 54—68. doi: 10.5922/2079-8555-2014-1-5.
5. Zverev, Yu. M., Klemeshev, A.P. 2004, Problems of enclave territories, *Region sotrudnichestva*, no 14, p. 25—32 (In Russ.).
6. Zotova, M.V., Sebentsov, A.B., Golovina, E.D. 2015, The Kaliningrad Region surrounded by the European Union: cross-border and socio-economic contrasts, *Vestnik ZabGU*, no 3 (118), p. 145—157. (In Russ.).
7. Klemeshev, A.P. 2005, Exclave as a factor in the development of the Kaliningrad region, *Vestnik I. Kant Baltic Federal Universitity. Humanities and social science*, no 3, p. 34—41 (In Russ.).
8. Klemeshev, A.P. 2009, Russian Exclave on the Baltic Sea: Evolution of Exclavity and Ways to Overcome It, *Balt. Reg.*, Vol. 1, no 2, p. 86—97. doi: 10.5922/2079-8555-2009-2-11.
9. Kolosov, V., Vendina, O. 2014, The Youth in Kaliningrad, Gdansk and Klaipeda: Geopolitical Vision of the World, Identity and Images of the Other, *Baltic region*, Vol. 6, no 4, p. 4—26. doi: 10.5922/2074-2079-8555-4-1.
10. Kolosov, V.A., Zotova, M.V., Sebentsov, A.B. 2016, Local cross-border movement on the Russian-Polish border as an instrument of cross-border integration. In: *Social'no-ekonomicheskie geopoliticheskie i sociokul'turnye problemy razvitiya prigranichnyh rajonov Rossii* [Socio-economic geopolitical and socio-cultural problems of the development of the border regions of Russia], Moscow, p. 97—108. (In Russ.)
11. Kropinova, E.G. 2010, International cooperation in the field of tourism and formation of cross-border tourist regions in the Baltic Sea area, *Vestnik I. Kant Baltic Federal University. Natural and medical sciences*, no 1, p. 113—119. (In Russ.)
12. Kuznetsova, A. 2015, Towards a Stable and Dynamic Economy in the Kaliningrad Region, *Balt. Reg.*, Vol. 5, no 3, p. 83—95. doi: 10.5922/2079-8555-2015-3-7.
13. Maitakova, O. 2017, The zero rate did not pass: what happened to the law on the Kaliningrad region, *Novyj Kaliningrad* [New Kaliningrad], available at: <https://www.newkaliningrad.ru/news/economy/12242085-nulevaya-stavka-ne-proshla-chto-sluchilos-s-zakonom-o-kaliningradskoy-oblasti.html> (accessed 11.10.2017). (In Russ.)
14. Nis S. 2003, Kaliningrad — ne edinstvennyj anklav [Kaliningrad is not the only enclave] *Pro et Contra*, vol. 8. no 1. p. 90—109. (In Russ.).
15. Resolution of the Government of the Russian Federation of May 15, 2015 No. 471 «On approval of the Rules for the provision of other inter-budget transfers from the federal budget to the budget of the Kaliningrad Region for compensation of customs duties», available at: <http://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/70927202/> (date of access: 15.05.2016). (In Russ.)



16. Rozhkov-Yuryevsky, Yu. D. 2013, *Politiko-geograficheskie osobennosti razvitiya Kaliningradskoj oblasti kak jeksklavnogo regiona Rossii* [Political and geographical features of development of Kaliningrad Region as exclave region], PhD thes., Kaliningrad. (In Russ.)
17. Sebentsov, A., Zotova, M. 2013, Geography and economy of the Kaliningrad region: limitations and prospects of development, *Balt. Reg.*, Vol. 5, no 4, p. 81—94. doi: 10.5922/2079-8555-2013-4-8.
18. Smorodinskaya, N.V. 2001, *Kaliningradskij ehksklav: perspektiva transformacii v pilotnyj region* [Kaliningrad exclave: the prospect of transformation into the pilot region], 220 p. (In Russ.)
19. Fedorov G., 2010, The Kaliningrad dilemma: a 'development corridor' or a 'double periphery'? The geopolitical factor of the development of the Russian exclave on the Baltic Sea, *Baltic region*, Vol. 2, no 2. p. 4—12. doi: 10.5922/2079-8555-2010-2-1.
20. Fedorov, G.M., Zverev, Yu. M., Korneevets, V.S. 2013, *Rossija na Baltike: 1990—2012* [Russia on Baltic: 1990—2012 Years], 252 p. (In Russ.)
21. Khudoley, K. 2016, The Baltic Sea region and increasing international tension, *Balt. Reg.*, Vol. 9, no 1. p. 4—16. doi: 10.5922/2079-8555-2016-1-1.
22. Aalto P. 2002, A European Geopolitical Subject in the Making? EU, Russia, and the Kaliningrad Question, *Geopolitics*, Vol. 7, no. 3, p. 143—175.
23. Browning, C., Joenniemi, P. 2008, Gibraltar, Jerusalem, Kaliningrad: Peripherality, Marginality, Hybridity. In: Parker. N. (ed.) *The Geopolitics of Europe's Identity; Centers, Boundaries, and Margins*, New York, Palgrave Macmillan, p. 141—158.
24. Diener, A., Hagen, J. 2011, Geopolitics of the Kaliningrad Exclave and Enclave: Russian and EU Perspectives, *Eurasian Geography and Economics*, Vol. 52, no. 4, p. 567—592.
25. Domaniewski, S., Studzińska, D. 2016, The Small Border Traffic Zone between Poland and Kaliningrad Region (Russia): The Impact of a Local Visa-Free Border Regime, *Geopolitics*, vol. 21, no. 2, p. 243—262.
26. Lopata, L. 2005, Kaliningrad, otage géopolitique de la Russie. Un point de vue lituanien, *Le Courrier des pays de l'Est*, no.1048, p. 30—39.
27. Melnik. A. 2006, Institutional aspects of Ukraine and Poland's transborder cooperation: results and problems, *Regional transborder cooperation in countries of Central and Eastern Europe — a balance of achievements*, p. 117—137.
28. Sebentsov, A., Zotova, M. 2017, Kaliningrad as a Tourism Enclave / Excalve? *Tourism and Geopolitics: Issues and concepts from Central and Eastern Europe*, p. 191—204.
29. *Tourism in 2014*, 2015, Warsaw, Central Statistical Office, 254 p.
30. *Tourism in Lithuania. 2014, 2015*, Vilnius, Statistical Department of Lithuania, 124 p.
31. Timmermann, H. 2001, Kaliningrad: eine Pilotregion für Gestaltung der Partnerschaft EU-Russland, *SWP-Studie*.
32. Trenin, D. 2002, *The End of Eurasia: Russia on the Border Between Geopolitics and Globalization*, Washington, DC, Carnegie Endowment for International Peace, 340 p.

### The authors

*Dr Alexander B. Sebentsov*, Research Fellow, Laboratory of Geopolitical Studies, Institute of Geography, Russian Academy of Sciences, Russia.

E-mail: asebentsov@igras.ru

*Dr Maria V. Zotova*, Leading Research Fellow, Laboratory of Geopolitical Studies, Institute of Geography, Russian Academy of Sciences, Russia.

E-mail: zotovam@bk.ru

### To cite this article:

Sebentsov A.B., Zotova M.V. 2018, The Kaliningrad Region: Challenges of the Exclave Position and the Ways to Offset Them, *Balt. Reg.*, Vol. 9, no. 1, p. 89—106. doi: 10.5922/2074-9848-2018-1-6.