

УДК 911.3

Г. М. Федоров

## КАЛИНИНГРАДСКАЯ ОБЛАСТЬ: ПРИГРАНИЧНОЕ ПРИМОРСКОЕ ПОЛОЖЕНИЕ КАК ГЕОГРАФИЧЕСКИЙ ФАКТОР РАЗВИТИЯ ЭКОНОМИКИ

5

Калининградская область – одновременно и приграничный, и приморский регион. Две эти особенности географического положения сильно влияют на развитие этого эксклавного региона России. Приморское положение оказывает прямое и косвенное положительное влияние на отраслевую структуру и темпы развития экономики. Роль приграничного положения двойственна: если взаимоотношения с соседними странами и ЕС в целом являются благоприятными, то развиваются трансграничные связи, способствующие повышению конкурентоспособности и социально-экономическому развитию регионов по обе стороны границы. Если же, как по состоянию на начало 2018 г., во взаимоотношениях возникают проблемы, то экономические потери несут обе стороны, и выигрывают их конкуренты. В целом же экономика Калининградской области развивается быстрее, чем в большинстве регионов РФ, и, как можно предположить, в том числе благодаря факторам ее географического положения. Эти факторы должны непременно учитываться при обоснованиях стратегии ее социально-экономического развития.

*The Kaliningrad region is a border and a coastal area in one. Such a combination of geographic features affects the development of this exclave region of Russia. The maritime status has a direct and indirect positive impact on the sectoral structure and the pace of economic growth. The role of the borderline situation is ambivalent: if the relations with neighboring countries and the EU as a whole are favorable, then cross-border links that promote competitiveness and socio-economic development of the border regions also develop. If, as of the beginning of 2018, there are problems in mutual relations, both sides suffer economic losses, and their competitors win. In general, the economy of the Kaliningrad region is developing faster than in most regions of the Russian Federation, and, it can be assume that one of the factors is its geographical situation. These factors must necessarily be taken into account when justifying the strategy of the region's social and economic development.*

**Ключевые слова:** приморское положение, приграничное положение, Калининградская область, развитие экономики.

**Keywords:** coastal position, border position, the Kaliningrad region, economic development.

### Введение

Калининградская область с момента распада СССР привлекает внимание многих российских и зарубежных ученых: экономистов, политологов, социологов, историков, экологов и, конечно, экономикогеографов. Фокус их исследований сосредоточен прежде всего на экс-



ключевом положении этого самого западного российского региона, находящегося в окружении зарубежных стран: Польши, ставшей в 1999 г. членом НАТО и в 2004 г. членом Европейского союза, и Литвы, которая вступила в обе эти организации в 2004 г. Первоначальные оценки — в начале 1990-х гг. — были в основном (но не всегда) положительными, но постепенно, с возрастанием напряженности в отношениях России и стран Запада, стала усиливаться негативная составляющая.

Калининградская область является и приморской, и приграничной. В последнее время целый ряд публикаций российских авторов посвящен роли и приморского, и приграничного положения в развитии экономики стран и регионов [8; 21; 23; 26; 28; 30]. Но Калининградская область среди регионов России уникальна тем, что представляет собой эксклав, отделенный от остальной части страны территориями зарубежных государств. Поэтому она заслуживает особого внимания.

Фактор географического положения в окружении стран ЕС и НАТО (геополитический фактор) становится решающим в оценке перспектив социально-экономического развития Калининградской области. От него зависит и другой географический фактор, который обычно считается благоприятным для развития страны или региона, — приморское положение области. В зависимости от складывающейся политической ситуации во взаимодействии России и стран НАТО наличие морского побережья приобретает преимущественно или социально-экономическое, или военно-политическое (все более усиливающееся) значение.

Приморское и приграничное, даже эксклавное, положение области учитывается во всех разрабатываемых стратегиях ее развития. Но в действительности факторами экономического развития являются прежде всего преференции организованной на территории области Особой экономической зоны, Федеральная целевая программа социально-экономического развития области и ее эксклавность. Начинают в большей степени учитываться не выгоды, а угрозы развитию региона вследствие особенностей его экономико-географического и геополитического положения. Развитие региона стимулируется не столько частными, сколько государственными инвестициями. Капиталовложения из-за рубежа невелики (впрочем, их объемы всегда уступали отечественным).

В данной статье акцентируется внимание на недоиспользованных (по разным причинам) возможностях развития экономики региона, которые предоставляет приграничное, приморское положение Калининградской области. Особое внимание уделяется влиянию характера взаимоотношений России со странами ЕС и НАТО, возможностям реализации выгод экономико-географического положения региона и нейтрализации отдельных сторон негативного влияния этого положения. Мы остановимся также на соотношении положительных и отрицательных аспектов экономико-географического и геополитического положения региона в разные периоды его функционирования и развития, с тем чтобы по возможности учесть эти аспекты при разработке новой стратегии регионального развития.



## Приграничное приморское положение как фактор развития Калининградской области в советский период

Приморское положение территории способствует размещению многих объектов, относящихся к различным видам экономической деятельности и промышленным производствам. Среди них выделяются:

- морские порты: грузовые, пассажирские, рыбные, военные;
- предприятия судостроения и судоремонта, рыбодобывающей и рыбоперерабатывающей промышленности, производства орудий лова и переработки рыбного сырья;
- предприятия различных обрабатывающих производств, связанные с получением сырья и отправкой готовой продукции морским путем;
- добыча полезных ископаемых на шельфе;
- объекты туризма и рекреации;
- учреждения подготовки кадров для «морских» отраслей;
- военно-морские базы, основывающиеся на наличии военных портов.

Роль перечисленных объектов в экономике приморских регионов неодинакова и изменяется с течением времени. Такие изменения характерны и для Калининградской области, в которой представлены все перечисленные виды объектов, развитые в разной степени. При этом уровень развития каждого вида менялся. Первым этапом формирования отраслей приморской специализации для Калининградской области стало ее становление как части Советского Союза.

Экономика территории, на которой была образована Калининградская область, после Второй мировой войны была почти полностью разрушена. К тому же организационные формы и формы собственности хозяйствующих субъектов качественно отличались от присущих советской экономике. Иным было и географическое положение региона по отношению к другим частям основной территории соответствующих стран – Германии (когда он был частью Восточной Пруссии) и СССР (когда стал Калининградской областью). Поэтому за небольшими исключениями, касающимися оставшейся после войны производственной и отчасти социальной инфраструктуры, а также небольшого количества крупных промышленных предприятий, народное хозяйство региона создавалось заново. Среди положительных факторов его формирования важную роль играло географическое положение Калининградской области на незамерзающем побережье Балтийского моря. Приграничное положение в условиях малой прозрачности границ СССР означало периферийность и однозначно было негативным фактором развития региона.

К началу 1990-х гг. три отрасли определяли промышленный облик Калининградской области: рыбная, машиностроительная и, в меньшей мере, целлюлозно-бумажная. Последняя из них была единственной крупной отраслью промышленности, предприятия которой полностью сохранились с довоенных времен. Тогда они работали на шведской древесине и их размещение в Восточной Пруссии во многом определя-



лось близостью сырьевой базы, причем поставки леса осуществлялись морским путем. Их производственные мощности сохранились, что и стало главной причиной их функционирования после вхождения данной территории в состав СССР.

Лишь некоторые прежние предприятия продолжили производство в советский период, причем зачастую они начали выпускать иную продукцию (например, танковый завод стал вагоностроительным). В 1970-е гг. в Калининградской области был размещен ряд современных приборостроительных предприятий, значительно усиливших машиностроительный облик промышленности. По численности занятых в структуре промышленности область вышла на первое место.

8

Совершенно новой для региона стала рыбная промышленность, наиболее явно отражавшая его морскую специализацию. Первая промысловая экспедиция в Атлантику была организована в 1954 г., а к началу 1990-х гг. лов рыбы вели 600 судов, в том числе крупных океанических. Область давала до 12 % добычи рыбы и морепродуктов страны, приближаясь к отметке в 1 млн т рыбного сырья в год. На нее приходилось более половины основных производственных фондов отрасли. Первое место она занимала и по объему промышленного производства. Вокруг рыбодобычи сформировался один из крупнейших в стране рыбопромышленных комплексов, включавший рыбконсервные предприятия, заводы по производству орудий лова и переработке рыбы, учреждения по подготовке кадров и проведению научных исследований океана, уникальный Музей Мирового океана и др.

Другие отрасли промышленности, связанные с приморским положением области, — судостроение и судоремонт, добыча янтаря на морском побережье.

Морской транспорт (порт Калининград) обслуживал внешнеэкономические связи страны и поставлял продукцию области в 50 стран мира. Рыбные порты (Калининград, Светлый, Пионерский) были местом базирования рыболовных и рефрижераторных судов. В Калининграде стал базироваться научно-исследовательский флот Атлантического отделения Академии наук СССР и института АтлантНИРО, а с 25 марта 1991 г. — учебный барк «Крузенштерн».

Благодаря приморскому расположению Калининград стал местом размещения учреждений морского, гражданского и военного образования.

Еще один приморский вид экономической деятельности, получивший развитие в советский период, — туризм и рекреация (причем рекреационная деятельность преобладала над туристической). На побережье размещались три города, имевших статус городов-курортов республиканского значения: Светлогорск, Зеленоградск и Пионерский. Многочисленные базы отдыха были организованы на побережье Калининградского полуострова и Куршской косе.

Приморское положение области обусловило и то, что Балтийск (самый западный город страны) стал базой советского Балтийского военно-морского флота<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> Подробнее о структуре экономики региона в советский период см.: [16; 22].



## Влияние приграничного приморского положения в постсоветский период

После распада СССР и превращения Калининградской области в российский эксклав структура ее экономики кардинальным образом изменилась. В 1990-е гг. произошел резкий спад во всех видах экономической деятельности, в особенности в промышленности и обрабатывающих производствах. К 1999 г. по сравнению с 1990 г. промышленное производство сократилось более чем в 6 раз (рис. 1). Сильно пострадали и отрасли, связанные с приморским положением области. В результате непродуманной приватизации был разрушен рыбопромышленный комплекс, значительная часть судов передана в собственность их экипажей, которые их продали или, избегая налогообложения, увели «под чужой флаг». Приборостроительный завод «Кварц» перед приватизацией был разделен на цеха, которые по отдельности оказались нежизнеспособными. С течением времени перестали существовать и все пять предприятий целлюлозно-бумажной промышленности. В результате неконтролируемого наплыва дешевых импортных продовольственных и промышленных товаров стали неконкурентоспособными и обанкротились многие предприятия по производству потребительских товаров и сельскохозяйственные субъекты. В аграрном секторе после выхода части работников из коллективных хозяйств (они получили около 6 тысяч мелких земельных наделов с минимумом техники, не обеспечивающим технологические схемы, так что товарное производство смогла осуществлять лишь малая часть фермеров) пострадали и крупные предприятия. В результате треть сельхозугодий выпала из оборота, а производство продукции сократилось более чем вдвое<sup>2</sup>.

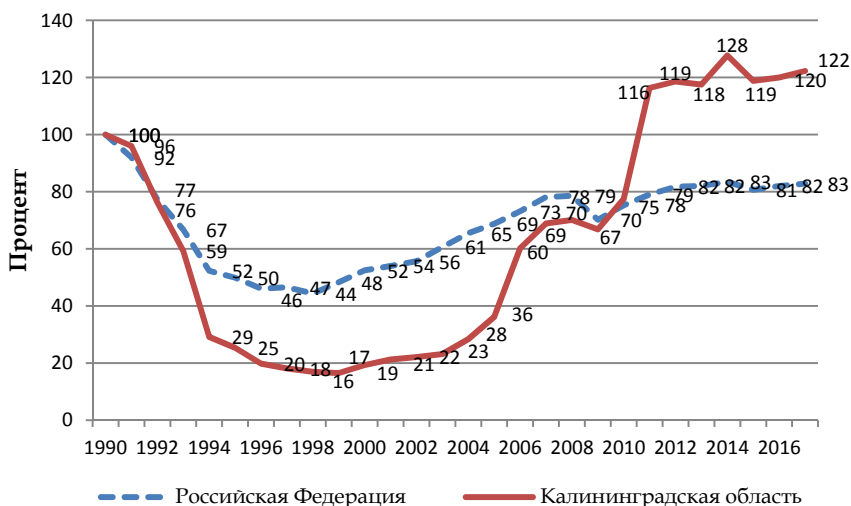


Рис. 1. Динамика промышленного производства Калининградской области, 1990–2017 гг., в % к 1990 г.

Источник: составлено автором на основе данных: [24].

<sup>2</sup> Подробнее см.: [17; 22; 27].



Вместе с тем происшедшие изменения, резкое сокращение масштабов прежней экономики ослабили «эффект колеи» – влияние старого хозяйства на развитие нового. Кроме того, положительные сдвиги происходили в сфере рыночных услуг, все более переходивших на новые технологические схемы и форматы хозяйствующих субъектов.

Принятый в 1996 г. федеральный закон «Об Особой экономической зоне в Калининградской области» устранил недостатки действовавшего ранее (с 25 сентября 1991 г.) положения «О Свободной экономической зоне “Янтарь”». В то же время резкое снижение обменного курса рубля в результате дефолта 17 августа 1998 г. сделало чрезвычайно выгодным для предпринимателей использование льгот закона об ОЭЗ 1996 г., действовавшего до 2016 г. (в 2006–2016 гг. одновременно с законом об ОЭЗ 2006 г., предоставившим крупным инвесторам налоговые льготы). Стали быстро создаваться предприятия частичного импортозамещения, беспошлинно ввозящие сырье и полуфабрикаты из-за рубежа и после небольшой доработки поставляющие готовую продукцию в другие регионы РФ [3; 4; 12]. Рисунок 2 отражает результаты действия данного механизма: в 2000-е гг. в области быстро растет импорт. Он был прерван только в 2009 г. во время мирового экономического кризиса. Столь же глубокий спад импорта произошел в 2015–2016 гг. Он был обусловлен падением цены на нефть и началом действия нарастающих западных санкций<sup>3</sup>. Оказали влияние и ответные российские меры, запретившие импорт из ЕС продовольственных товаров, в том числе мяса для развитой в регионе мясоперерабатывающей промышленности. В 2017 г., с повышением цены на нефть, что улучшило положение российской экономики, импорт вновь несколько увеличился. Экспорт товаров из Калининградской области намного меньше импорта, и его колебания следуют за динамикой импорта, отражая общее состояние экономики страны.

В Калининграде, Светлом и Балтийске продолжают работать предприятия судостроения и судоремонта. Наиболее крупное из них – Прибалтийский судостроительный завод «Янтарь» – строит суда не только на отечественный, но и на международный рынок.

Продолжается подготовка кадров вузами «морского» профиля. Но теперь крупнейший из них – Калининградский государственный технический университет (включивший в свой состав Балтийскую государственную академию) – стал вести подготовку специалистов и для других отраслей народного хозяйства.

После трудных для «морской» науки 1990-х гг. в 2000-е гг. возобновились исследования Мирового океана (Атлантическое отделение Института океанологии РАН им. П. П. Ширшова, АтлантНИРО).

На международный уровень вышел Музей Мирового океана, имеющий филиалы в Светлогорске, Санкт-Петербурге (ледокол «Красин»), планируется открытие филиала в Севастополе.

<sup>3</sup> Таможенные льготы закона об ОЭЗ 1996 г. прекратили действовать 1 апреля 2016 г., однако использовавшие их ранее предприятия получили многомиллиардную компенсацию, что позволило многим из них работать практически в прежнем режиме.

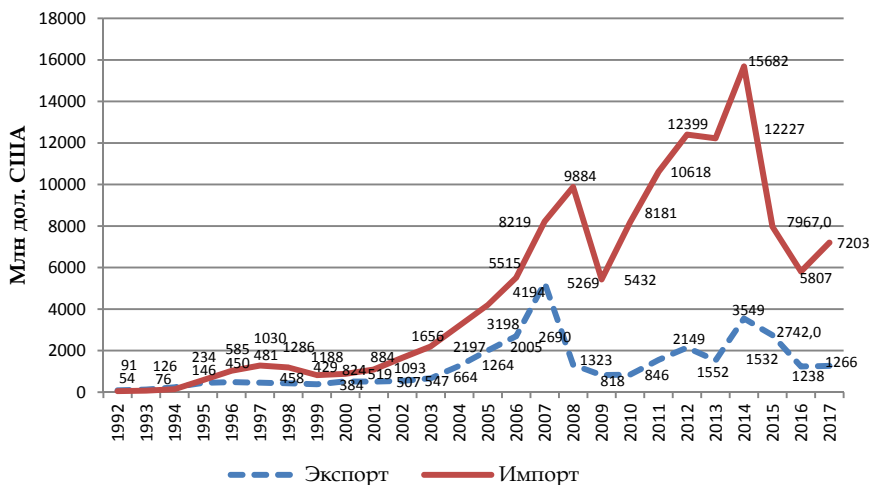


Рис. 2. Динамика внешней торговли Калининградской области, 1992–2017 гг. (товары и услуги, 2014–2017 гг. – только товары)

Источник: составлено автором на основе данных: [24; 25].

Наиболее значимым в 2000-е гг. приморское положение является для развития обрабатывающих производств, использующих импортное сырье и полуфабрикаты либо (в меньшей мере) транспортирующих продукцию (произведенную как в Калининградской области, так и в других регионах страны) на экспорт. В 2017 г., несмотря на завершение действия таможенных льгот для предприятий, использующих импортное сырье для производства продукции на российский рынок, основную часть производства промышленной продукции по-прежнему обеспечивали производства частичного импортозамещения [15].

О роли морских перевозок в развитии импортозамещающих и импортных обрабатывающих производств можно судить по данным товарной структуры внешней торговли Калининградской области (табл. 1). В 2017 г. 13,7% импорта составил ввоз масличных (соевых) семян стоимостью 987 млн дол., потребителем которых является «Содружество-Соя». Производителем предприятия растительное масло поступает в основном на экспорт, объем которого составил 490 млн дол. (38,7% экспорта области). Судя по соотношению импорта сырья и объему поставок продукции на экспорт, не меньшие ее объемы реализуются на российском рынке.

Объем импорта средств наземного транспорта, их частей и принадлежностей составил 2095 млн дол. (29,1% его общего объема). Основным их импортером является «Автотор», крупный производитель легковых автомобилей, занимающийся их сборкой из импортных компонентов, имеющих невысокую добавленную стоимость. Автомобили практически полностью поступают на российский рынок, причем их производство сократилось с 212 тыс. в 2012 г. до 182 тыс. в 2014 г. и 93 тыс. в 2016 г. Но в 2017 г. «Автотор» сумел частично преодолеть трудности, возникшие с введением странами Запада антироссийских санкций, и произвел 145 тыс. автомобилей [24].



Таблица 1

Товарная структура внешней торговли Калининградской области,  
2017 г., млн дол. США

Коды ТН ВЭД	Наименование товара	Экспорт	Импорт
01 – 24	Продовольственные товары и сельскохозяйственное сырье (кроме текстильного)	903,4	1987,2
25 – 27	Минеральные продукты	92,3	96,5
27	Топливо-энергетические товары	47,4	13,2
28 – 40	Продукция химической промышленности, каучук	36,3	506,4
41 – 43	Кожевенное сырье, пушнина и изделия из них	4,9	24,7
44 – 49	Древесина и целлюлозно-бумажные изделия	39,1	150,2
50 – 67	Текстиль, текстильные изделия и обувь	22,8	210,8
72 – 83	Металлы и изделия из них	81,6	405,6
84 – 90	Машины, оборудование и транспортные средства	72,2	3499,6
68 – 71, 91 – 97	Другие товары	13,7	321,9
	<i>Всего</i>	1266,4	7202,7

12

Источник: [25].

Серьезными производителями импортозамещающей продукции являются также мясо- и рыбоперерабатывающие предприятия, в значительной мере использующие импортное сырье (стоимостью соответственно 276 млн руб. и 163 млн руб.). В связи с ответными мерами России на санкции западных стран, поставщиками мяса теперь являются не соседние Польша и Литва, а страны Бразилия и Парагвай.

Водным путем поставляются комплектующие для сборки автомобилей из Республики Корея (занимающей первое место в калининградском импорте) и США, соевые бобы из Бразилии и Парагвая, многие товары из Китая. Наибольшие объемы экспорта приходится на Алжир, получающий из области соевое масло. Второе и третье места занимают Норвегия и Китай (покупающие, среди других товаров, также соевое масло).

С 1992 г. во внешней торговле Калининградской области длительное время доминировали Германия, Польша и Литва, грузовые перевозки с которыми совершались по суше. На них в 2000 г. приходилось 49 % областного экспорта и 45 % импорта товаров. Но к 2016 г. эта доля сократилась до 17,9 % по экспорту и 17,6 % по импорту. Теперь главную





роль во внешней торговле страны играют страны, транспортное сообщение с которыми осуществляется по морю. Первые три позиции по экспорту Калининградской области занимают Алжир, Норвегия и Китай (в совокупности на них приходится 37,9 % экспорта). Страны, занимающие три первых места по импорту области – Республика Корея, Китай и Бразилия (38 % импорта) [25].

К числу новых производств, возникших в 2000-е гг., относится добыча нефти на море. Месторождение было разведано еще в середине 1980-х гг., но добыча началась только в 2004 г. Используемые нефтяные платформы обеспечивают экологически чистую добычу высококачественной нефти, которая для переработки отправляется на экспорт.

Объем добычи янтаря по сравнению с советским периодом значительно снизился. Сложную проблему составляет неразрешенная добыча, ведущаяся старателями в небольших, неглубоких карьерах или непосредственно в море.

Благодаря развитию предприятий импортозамещения, а также увеличению объема транзитных перевозок почти в три раза по сравнению с советским периодом (5 млн т) возрос объем грузооборота Калининградского морского торгового порта, составивший в 2017 г. 13,8 млн т [5] (в 2000 г. – 4,4 млн т [14]). Обосновывались предложения строительства для обслуживания российских внешнеэкономических связей нового порта мощностью до 50 млн т грузов в год на калининградском побережье. Предлагались варианты его размещения в Приморской бухте, на полуострове Бальга, в старом карьере Янтарного комбината, в Пионерском и Балтийске. Лимитирующим фактором стала необходимость транзита грузов через территории зарубежных государств, причем должна была быть сильно увеличена пропускная способность железной дороги. В итоге новые крупные порты сооружены в Ленинградской области.

Значительно увеличились объемы и улучшилось качество туристско-рекреационных услуг, сосредоточенных в расположенных на морском побережье городах и Калининграде. Светлогорск – Отрадное и Зеленоградск получили статус курортов федерального значения. Стал развиваться международный туризм, хотя его объемы пока сравнительно невелики.

Модернизируется и пополняется новыми кораблями военно-морская база Балтийского флота в Балтийске.

Что касается приграничного положения Калининградской области, единственного субъекта РФ, со всех сторон окруженного государственной границей, то в постсоветский период намного усилились ее контактные функции. Разработанная в 2003 г. стратегия развития Калининградской области называлась «Стратегия региона сотрудничества» [22]. Но после вхождения Польши и Литвы в НАТО и ЕС вновь стала нарастать барьерность границы, в особенности после введения в 2014 г. западных санкций против РФ, которые продолжают усиливаться. Сокращается и взаимодействие в рамках ранее разработанных форм трансграничного сотрудничества: еврорегионов (Калининградская об-



ласть участвует в деятельности пяти из них), двусторонних соглашений регионов, муниципалитетов, городов, учреждений социальной сферы; в программах приграничного сотрудничества, в деятельности структур Совета государств Балтийского моря.

Наихудшая ситуация в социально-экономическом сотрудничестве наблюдается в экономической сфере. Сокращаются торговые связи, прекращается и так недостаточно развитая производственная кооперация хозяйствующих субъектов.

Теоретические и практические вопросы трансграничных взаимодействий активно изучаются отечественными исследователями [1; 2; 6; 7; 18; 20; 29; 31–37]. Российскими и западными (прежде всего польскими и финскими) учеными разработаны проекты расширения производственной кооперации Калининградской области с зарубежными соседями по Балтийскому региону [10; 11; 13; 19; 32]. Они выгодны для всех, но их реализации препятствуют политические факторы. Преодоление возникшего и нарастающего противостояния позволило бы получить значительные экономические выгоды для обеих сторон, и автор надеется, что это рано или поздно произойдет. Ведь конкуренция на международном рынке возрастает, и соседние с Калининградской областью и другими российскими регионами страны ЕС, как и субъекты РФ, могут получить значительные преимущества благодаря развитию сотрудничества в социальной сфере и особенно в производственной кооперации.

### Заключение

Приморское положение Калининградской области является однозначно выгодным. Оно способствует развитию «морских» видов экономической деятельности и обрабатывающих производств, использующих порты для импорта сырья и экспорта готовой продукции. Для эксклавной Калининградской области важна также возможность организации паромного сообщения с основной частью страны (реализуется благодаря парому Калининград – Усть-Луга).

Приграничное положение региона означает периферийность и пониженные темпы развития при отсутствии тесных социально-экономических связей с соседями, с одной стороны, и выступает положительным фактором развития в случае активного трансграничного сотрудничества – с другой.

Совокупное действие факторов регионального развития (то есть, среди прочих, приграничного и приморского положения) обеспечило более высокие показатели динамики численности населения Калининградской области по сравнению с Российской Федерацией. За 1959–1989 г. численность населения Российской Федерации возросла на 26 %, а Калининградской области – на 43 %, численность населения на начало 2018 г. по сравнению с 1989 г. составила в РФ 98 %, а в Калининградской области – 114 % [24].



Более высокими по сравнению с РФ темпами в 1995–2016 гг. увеличивался и валовой региональный продукт Калининградской области. Так, если в 1995 г. он составлял 58 % от среднероссийского уровня, то в 2016 г. – уже 82,7 % [24].

В то же время отраслевая структура экономики Калининградской области, в том числе промышленности, к началу 2018 г. сильно отличается от той, которая была характерна для региона в конце 1980-х гг. Изменились состав и доля видов экономической деятельности и промышленных производств. Если раньше преобладало прямое воздействие близости моря на структуру экономики, то в 2010-е гг. речь идет о большом косвенном влиянии (развитие обрабатывающих производств, использующих поставки сырья и готовой продукции благодаря деятельности морских портов). Представляется, что хозяйственное значение рыбной и рыбообрабатывающей промышленности могло бы быть более существенным, чем в настоящее время. Недостаточно используются и туристско-рекреационные ресурсы калининградского побережья Балтики. Безусловно, перспективно и декларируемое практически во всех региональных стратегиях развитие в области экспортных производств, основанных в том числе на использовании собственного природно-ресурсного потенциала региона [9], что повысило бы и роль порта Калининград в экономике области.

Несмотря на возникшие внешнеполитические проблемы в отношениях России и стран Запада, с позиций экономической выгоды целесообразно стремиться к развитию экономических и социальных трансграничных связей. Все участвующие в таком взаимодействии стороны получают весомые конкурентные преимущества на мировом рынке, способствующие экономическому развитию и повышению уровня жизни территорий по обе стороны границы.

*Статья подготовлена при финансовой поддержке гранта РФФИ №18-05-00083 «"Приморский фактор" конкурентного потенциала российского региона-эксклава: стратегии и механизмы реализации в условиях геополитической и геоэкономической турбулентности».*

### Список литературы

1. Бакланов П.Я., Ганзей С.С. Приграничные и трансграничные территории как объект географических исследований // Известия РАН. Сер. геогр. 2004. №4. С. 27–34.
2. Вардомский Л.Б. Российское порубежье в условиях глобализации. М., 2009.
3. Гареев Т.Р., Елисеева Н.А. Модель товарных потоков эксклавного региона: в поисках ренты «переходного периода» Особой экономической зоны // Балтийский регион. 2014. №1 (19). С. 72–90.
4. Гимбицкий К.К., Кузнецова А.Л., Федоров Г.М. Развитие экономики Калининградской области: новый этап реструктуризации // Балтийский регион. 2014. №1 (19). С. 56–71.
5. Грузооборот порта Калининград в 2017 году вырос на 18 % – до 13,84 млн тонн // PortNews. 2018. 22 янв. URL: <http://portnews.ru/news/252300/> (дата обращения: 02.05.2018).



6. *Балтийский регион как полюс экономической интеграции Северо-Запада Российской Федерации и Европейского союза* / ред. А.П. Гутник, А.П. Клемешев. Калининград, 2006.

7. *Северо-Запад России в регионе Балтийского моря: проблемы и перспективы экономического взаимодействия и сотрудничества* / ред. Я. Зауха, Г.М. Федоров, Л.Э. Лимонов, Н.Ю. Одинг. Калининград, 2008.

8. *Дружинин А.Г.* Приморская зона России как общественно-географический феномен: подходы к концептуализации и делимитации // *Балтийский регион*. 2016. Т. 8, №2. С. 85–100.

9. *Калининградская область. Природные условия и ресурсы: рациональное использование и охрана* / под ред. Г.М. Федорова. Калининград, 2016.

10. *Кивикари У.* Экономическое пространство Балтийского региона. Хельсинки, 1996.

11. *Клемешев А.П.* Российский эксклав на Балтике: эволюция эксклавности и поиск путей ее преодоления // *Балтийский регион*. 2009. №2. С. 102–114.

12. *Моделирование региональной системы долгосрочной устойчивости Калининградской области* / под ред. К.Ю. Волошенко, К.К. Гимбицкого, А.Л. Кузнецовой, Г.М. Федорова. Калининград, 2015.

13. *Пальмовский Т.* Новая Балтийская биполярная модель межрегионального сотрудничества // *Вестник Калининградского государственного университета*. 2004. Вып. 6 : Сер. Регионоведение. С. 66–75.

14. *Прирост грузооборота морских портов России и Прибалтики в 2001 г. по сравнению с 2000 г.* // *ЭкспертOnline*. URL: [http://expert.ru/ratings/table\\_52071/](http://expert.ru/ratings/table_52071/) (дата обращения: 30.04.2018).

15. *Промышленность Калининградской области*. Калининград, 2017.

16. *Региональные проблемы ускорения социально-экономического развития Калининградской области* / отв. ред. Г.М. Федоров. Калининград, 1988.

17. *Российская Балтика и Балтийский регион* / под ред. В.М. Разумовского. СПб., 2017.

18. *Российское пограничье: социально-политические и инфраструктурные проблемы* / под ред. В.А. Колосова, А.Б. Володина. М., 2016.

19. *Себенцов А.Б., Зотова М.В.* Калининградская область: вызовы эксклавности и пути ее возможной компенсации // *Балтийский регион*. 2018. №1. С. 89–106.

20. *Сергунин А.А.* Россия и Европейский союз в Балтийском регионе: тернистый путь к партнерству // *Балтийский регион*. 2013. №4 (18). С. 53–66.

21. *Социально-экономическое развитие приморских территорий европейской части России: факторы, тренды, модели* / под ред. А.Г. Дружинина. Ростов-н/Д, 2016. 236 с.

22. *Стратегии развития Калининградской области* / под ред. А. П. Клемешева, В. А. Мау. Калининград, 2007.

23. *Трансграничное кластерообразование в приморских зонах Европейской части России: факторы, модели, экономические и экзистические эффекты* / под ред. А.Г. Дружинина. Ростов-н/Д, 2017. С. 371–378.

24. *Федеральная служба государственной статистики*. URL: <http://www.gks.ru/> (дата обращения: 10.04.2018).

25. *Федеральная таможенная служба. Калининградская областная таможня*. URL: [http://kobl.t.customs.ru/index.php?option=com\\_content&view=article&id=20899:-----4--2017-&catid=154:-2017-&Itemid=186](http://kobl.t.customs.ru/index.php?option=com_content&view=article&id=20899:-----4--2017-&catid=154:-2017-&Itemid=186) (дата обращения: 29.04.2018).

26. *Федоров Г.М.* Приморские субъекты Российской Федерации как особый тип приграничных регионов // *Социально-экономическая география: история, теория, методы, практика*. Смоленск, 2016. С. 364–369.

27. *Федоров Г.М., Зверев Ю.М., Корнеев В.С.* Россия на Балтике: 1990–2012 годы. Калининград, 2013.



28. Федоров Г.М., Кузнецова Т.Ю., Разумовский В.М. Влияние близости моря на развитие экономики и расселения Калининградской области // Известия Русского географического общества. 2017. Т. 149, №3. С. 15–31.

29. Федоров Г.М., Михайлов А.С., Кузнецова Т.Ю. Влияние моря на развитие экономики и расселения стран Балтийского региона // Балтийский регион. 2017. Т. 9, №2. С. 7–27.

30. Druzhinin A. G., Fedorov G. M., Gontar N. V. et al. Typology of coastal zones in the European Part of Russia: Modern Particularities within the Trend of Cross-Border Clustering // Journal of Applied Economic Sciences. 2017. Vol. 12, iss. 5 (51). P. 1451–1460.

31. Kivikari U. A Growth Triangle as an Application of the Northern Dimension Policy in the Baltic Sea Region // Russian-Europe Centre for Economic Policy. Policy Paper, 2001. URL: <http://www.etela-suomi.fi/english/pdf/kivikari> (дата обращения: 29.04.2018).

32. Liuhto K. (ed.) The Maritime Cluster in the Baltic Sea Region and Beyond // BSR Policy Briefing. 2016. № 1. URL: [http://www.centrumbalticum.org/files/1909/BSR\\_policy\\_briefing\\_1\\_2016.pdf](http://www.centrumbalticum.org/files/1909/BSR_policy_briefing_1_2016.pdf) (дата обращения: 18.05.2016).

33. Makarychev A., Sergunin A. Russia's role in regional cooperation and the EU Strategy for the Baltic Sea Region (EUSBSR) // Journal of Baltic Studies. 2017. Vol. 48. P. 465–479.

34. Palmowski T. Strategia UE dla regionu Morza Bałtyckiego jako kolejny krok ku integracji bałtyckiej // Przekształcenia struktur regionalnych: aspekty społeczne, ekonomiczne i przyrodnicze / red. S. Ciok, P. Migoń. Wrocław, 2010. S. 361–372.

35. Pyć D. Supraregion Morza Bałtyckiego // Regiony / red. Z. Brodecki. Warszawa, 2005. S. 338–350.

36. *The Baltic Sea Region. Cultures, Politics, Societies* / ed. by W. Maciejewski. Uppsala, 2002.

37. Williams L.-K. The Baltic Sea Region: Forms and Functions of Regional Cooperation // BaltSeaNet Working Papers, Gdańsk – Berlin. Berlin, 2001.

#### 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