

ISSN 2074-9848  
e-ISSN 2310-0532



**БАЛТИЙСКИЙ РЕГИОН**  
**BALTIJSKIJ REGION**

**2019**

**Том 11**

**№ 2**

Калининград  
Издательство  
Балтийского федерального университета имени Иммануила Канта  
2019

БАЛТИЙСКИЙ  
РЕГИОН  
2019  
Том 11  
№ 2

Редакционная коллегия

Калининград :  
Изд-во БФУ  
им. И. Канта, 2019.  
156 с.

Журнал основан  
в 2009 году

Периодичность:  
ежеквартально  
на русском  
и английском языках

*Учредители:*  
Балтийский  
федеральный  
университет  
им. Иммануила Канта  
Санкт-Петербургский  
государственный  
университет

*Редакция*  
Адрес: 236000, Россия,  
Калининград,  
ул. Зоологическая, 2

Выпускающий редактор:  
Кузнецова  
Татьяна Юрьевна  
tikuznetsova@kantiana.ru  
Тел/факс.: + 7 4012 31-33-50  
www.journals.kantiana.ru

Точка зрения авторов  
может не совпадать  
с позицией  
учредителей

*А. П. Клемешев*, д-р полит. наук, проф., ректор БФУ им. И. Канта — главный редактор (Россия); *Г. М. Федоров*, д-р геогр. наук, проф., директор Института природопользования, территориального развития и градостроительства, БФУ им. И. Канта — зам. главного редактора (Россия); *Й. фон Браун*, директор Центра изучения развития, проф., Боннский университет (Германия); *И. М. Бусыгина*, д-р полит. наук, проф. кафедры сравнительной политологии, МГИМО (У) МИД РФ (Россия); *В. В. Воронов*, д-р социол. наук, ведущий исследователь Института социальных исследований, Даугавпилсский университет (Латвия); *А. Г. Дружинин*, д-р геогр. наук, директор Северо-Кавказского научно-исследовательского института экономических и социальных проблем, ЮФУ (Россия); *М. В. Ильин*, д-р полит. наук, проф. кафедры сравнительной политологии, МГИМО (У) МИД РФ (Россия); *П. Йонниemi*, старший научный сотрудник, Карельский институт, Университет Восточной Финляндии (Финляндия); *Н. В. Каледин*, канд. геогр. наук, доц., зав. каф. региональной политики и политической географии, СПбГУ (Россия); *В. А. Колосов*, д-р геогр. наук, проф., зав. лабораторией геополитических исследований, Институт географии РАН (Россия); *Г. В. Кретинин*, д-р ист. наук, проф., Институт гуманитарных наук, БФУ им. И. Канта (Россия); *К. Ляхто*, проф., директор Пан-Европейского института высшей школы экономики, Университет г. Турку (Финляндия); *В. А. Мау*, д-р экон. наук, проф., ректор, РАНХиГС (Россия); *Н. М. Межевич*, д-р экон. наук, проф. кафедры европейских исследований факультета международных отношений, СПбГУ (Россия); *А. Ю. Мельвиль*, д-р филос. наук, проф., декан факультета социальных наук, НИУ — ВШЭ (Россия); *Т. Пальмовский*, д-р географии, проф., зав. кафедрой географии регионального развития, Гданьский университет (Польша); *А. А. Сергунин*, д-р полит. наук, проф., проф. кафедры теории и истории международных отношений, СПбГУ (Россия); *Э. Спиряевас*, д-р географии, проф., директор Центра трансграничных исследований, Клайпедский университет (Литва); *А. Е. Шаститко*, д-р экон. наук, зав. кафедрой конкурентной и промышленной политики, МГУ им. М. В. Ломоносова (Россия); *Д. Шиманска*, д-р географии, проф., зав. кафедрой урбанистики и регионального развития, Университет Николая Коперника в Торуне (Польша); *К. К. Худoley*, д-р ист. наук, проф., зав. кафедрой европейских исследований факультета международных отношений, СПбГУ (Россия).

Издание зарегистрировано  
в Федеральной службе по надзору  
в сфере связи, информационных технологий  
и массовых коммуникаций.  
Свидетельство о регистрации  
СМИ ПИ № ФС77-46309 от 26 августа 2011 г.

# СОДЕРЖАНИЕ



## **Миграционные и этнические вопросы**

- Задорин М.Ю., Котлова Е.С.* «Гибридная модель» этнической политики Норвегии в северных губерниях — ключ к стабильным межнациональным отношениям ..... 4
- Войников В.В.* От Средиземноморья до Балтики: проблема имплементации принципа солидарности в рамках политики ЕС в области иммиграции и убежища ..... 17
- Абылкаликов С.И., Сазин В.С.* Основные итоги миграционных процессов в Калининградской области по данным переписей и микропереписей 1989—2015 годов ..... 32

## **Экономика**

- Гуменюк И.С., Волошенко К.Ю., Новикова А.А.* Сценарное моделирование отдельных направлений обеспечения роста экономической эффективности регионального транспортного комплекса российского эксклава на Балтике ..... 51

## **Туризм**

- Рахманов А.Б.* Туризм и структура привлекательности мегаполисов Балтийского региона ..... 73
- Степанова С.В.* Развитие туризма в приграничье: преимущества или ограничения? (Карельская практика) ..... 94

## **Геополитические исследования**

- Потоцкая Т.И., Сильнича А.В.* Состояние географических геополитических исследований в современной России ..... 112
- Каледин Н.В., Чистобаев А.И., Каледин В.Н., Елацков А.Б.* Развитие политической географии и геополитики в Балтийском регионе как научно-образовательных направлений: исторический вклад Санкт-Петербургского университета ..... 136

# МИГРАЦИОННЫЕ И ЭТНИЧЕСКИЕ ВОПРОСЫ



## «ГИБРИДНАЯ МОДЕЛЬ» ЭТНИЧЕСКОЙ ПОЛИТИКИ НОРВЕГИИ В СЕВЕРНЫХ ГУБЕРНИЯХ — КЛЮЧ К СТАБИЛЬНЫМ МЕЖНАЦИОНАЛЬНЫМ ОТНОШЕНИЯМ

М. Ю. Задорин<sup>1</sup>  
Е. С. Котлова<sup>1</sup>



Статья посвящена исследованию современной политико-правовой модели этнической политики Норвегии в северных губерниях. Целью исследования является анализ в исторической ретроспективе модели государственной этнической политики Норвегии в северных губерниях, определение ее операциональных возможностей, а также эффективности в условиях усиления миграционных потоков и изменения социально-экономического климата страны. Установлено, что в Королевстве Норвегия существует единый подход к государственной этнонациональной политике, основанный на декларируемом мультикультурализме, но в то же время в отношении ряда этнических групп применяются иные этнополитические модели. В связи с этим на данном этапе исторического развития в Норвегии на фоне провозглашаемого государственного мультикультурализма через призму интеграции в равной степени действуют модели аккультурации и ненасильственной ассимиляции. Зафиксированы спорадические проявления национализма и добровольной сегрегации. Несмотря на наличие единого государственного подхода в области этнополитики, а также политико-правовых достижений Норвегии в области прав коренных народов, правительство проводит дифференцированную «гибридную» этнонациональную политику в отношении этнических групп, проживающих на ее территории. Усиление внутривнутриполитической борьбы между «правыми» и «левыми» партиями в норвежском Парламенте (Stortinget) является одним из катализаторов непопулярных и ситуационных политических решений в области межэтнического взаимодействия.

**Ключевые слова:** Норвегия, миграция, этнополитика, право, национальный вопрос, аккультурация, ненасильственная ассимиляция, добровольная сегрегация, национализм, интеграция, мультикультурализм

---

<sup>1</sup> Северный (Арктический) федеральный университет им. М. В. Ломоносова, 163002, Россия, Архангельск, наб. Северной Двины, 17.

Поступила в редакцию 16.04.2019 г.

doi: 10.5922/2079-8555-2019-2-1

### Для цитирования:

Задорин М. Ю., Котлова Е. С. «Гибридная модель» этнической политики Норвегии в северных губерниях — ключ к стабильным межнациональным отношениям // Балтийский регион. 2019. Т. 11, № 2. С. 4—16. doi: 10.5922/2079-8555-2019-2-1.

© Задорин М. Ю., Котлова Е. С., 2019

### Введение

«Национальный вопрос» до сих пор сохраняет статус одного из самых сложных вопросов внутренней политики государства. Причины разнообразны: от «исторических обид» до пестрой этноконфессиональной композиции, от столкновения «индивидуальных» и «коллективных» прав до степени эффективности выбранной государством этнополитической модели.

Цель государственной этнополитической модели — стабилизация и регулирование общественных отношений, которые связаны с феноменом «этничности». В конечном счете это вопросы «политической идентичности» целой нации [1, с. 91].

Таким образом, этническая политика представляет собой деятельность государств по регулированию межэтнических отношений посредством формирования соответствующей институциональной системы в рамках определенной модели, содержание которой отражается в соответствующих нормативных и правовых актах концептуального и стратегического характера.

Формирование институциональной структуры этнополитической модели напрямую зависит от взаимодействия соответствующих «акторов», органов государственной власти, НКО, этнических сообществ и т. д.

Эффективность реализации модели обусловлена выстроенной системой управления, в рамках которой определены соответствующие индикаторы в виде агрегированных индексов в целях выявления ее устойчивости.

Если внимательно изучить стратегические документы в области этнополитики различных государств, исследователь вряд ли найдет предельно четкие критерии концепции «межэтнической стабильности», в том числе показатели, основанные на математических моделях. Для этих целей необходимо проведение полномасштабных социологических исследований.

Арктика — регион с высоким уровнем политической стабильности, что, в свою очередь, является фактором высокой миграционной активности населения (в том числе благодаря недавнему миграционному кризису) и представляет интерес с точки зрения «моделирования» этнонациональных процессов. Именно поэтому выбор трех северных норвежских губерний (*fylke*) — Финнмарк, Тромс и Нурланн — в качестве объекта исследования в целях экстраполяции положительного опыта в отношении арктических субъектов России представляется чрезвычайно своевременным и обоснованным.

### Теоретические и практические подходы к этнонациональному «моделированию»

По мере развития современного общества этнополитические модели постоянно эволюционируют. Некоторые из них после 1945 года были отнесены к категориям международных преступлений по причине своей антигуманной и человеконенавистнической природы (например, геноцид и апартеид) [2, с. 151]. Такие модели направлены на доминирование одних расовых и этнических групп над другими, вплоть до физического уничтожения последних.

Большинство стран мира, являющихся государствами-участниками международных пактов о правах человека 1966 года, а также Конвенции о расизме 1965 года, на официальном уровне провозглашают реализацию модели *мультикультурализма*, которая стала применяться в Европе и Северной Америке более 35 лет назад. По мнению одного из самых ярких защитников этой модели У. Кимлики, мультикультурализм как политическая модель не ставит перед собой цели ассимиляции других культур [3].

Современному мультикультурализму и его вариациям предшествовали модели *ассимиляции*, *сегрегации* и *аккультурации* со своей национальной спецификой и институциональными особенностями в каждом из государств, где они применялись или применяются по сей день.

Основу в понимании *ассимиляции* заложили американские социологи Р. Паркс и Э. Бёрджесс, определив «механику» модели через знакомство, бунт, аккомодацию и, в конечном счете, поглощение принимающей культурой. А. Пор-

тес и Р. Румбо в конце 1980-х годов предложили теорию «сегментарной ассимиляции» отдельных сфер жизнедеятельности мигрантов, связанных с успешной социальной адаптацией [4].

Важно отметить, что ассимиляция не всегда касается мигрантов, она может относиться и к коренному населению. Более того, для ряда государств до сих пор продолжает действовать Конвенция МОТ № 107 (1957) о коренном населении, которая в отличие от Конвенции МОТ № 169 (1989) предусматривает постепенную культурную ассимиляцию и интеграцию «аборигенов».

Ряд исследователей XX века, например М. Гордон, в качестве базового этапа ассимиляции называли *аккультурацию*, которая первоначально связывалась с так называемой культурной диффузией (работы Р. Турнвальда). Дальнейшее теоретическое осмысление указанного феномена было осуществлено в 1960-е годы Т. Грейвсом [4].

Помимо государственных этнополитических моделей в рамках идеологии существуют модели, инициируемые снизу самими этническими группами, например *добровольная сегрегация* и *национализм*.

Традиционно в политической и юридической науке под сегрегацией понимается «насильственное отделение одной нации, этнической или иной группы от другой, зачастую сопряженное с дискриминацией одной из них» [5]. Запрет на подобные практики прямо установлен в международном праве, в частности в п. 1 ст. 1 Международной конвенции об апартеиде 1973 года.

С другой стороны, феномен «добровольной сегрегации» также имеет место. По информации консервативного британского издания *Daily Express*, в 2016 году зафиксировано более 900 зон в границах административных образований на территории Европейского союза, которые не находятся под контролем полиции в связи с утратой действия национальных законов и превалированием порядков, установленных мигрантами<sup>1</sup>. В таком случае можно говорить о «добровольной сегрегации», которая, в свою очередь, способна провоцировать вспышки национализма и антииммигрантские настроения среди доминирующей этнической группы.

Кроме того, как отмечает Р. М. Планкина, нередко сам мультикультурализм, делая акцент на различии и многообразии культур, может провоцировать рост национализма [6, с. 109], в том числе его радикальных проявлений (дело В. Викернеса)<sup>2</sup>.

### «Норвежский контекст» этнонационального моделирования

В норвежской политической системе нет единого института, который бы отвечал за формирование этнической политики. Вопросы этничности прослеживаются в работе каждого министерства Норвегии. Их совместная работа составляет содержание этнополитического курса Норвегии, который задается правящей партией и премьер-министром и корректируется в результате парламентских и общественных обсуждений.

К разработке этнополитических стратегий и исследования узкоспециализированных вопросов, связанных с миграцией и коренным населением, при-

<sup>1</sup> Mowat L. Europe's no-go zones: List of 900 EU areas where police have 'lost control' to migrants // Express : [сайт]. URL: <http://www.express.co.uk/news/world/657520/Europe-no-go-900-EU-areas-police-lost-control> (дата обращения: 20.06.2017).

<sup>2</sup> Norway's most notorious musician to be released from prison // The Guardian : [сайт]. URL: <https://www.theguardian.com/music/2009/mar/11/norwegian-black-metal-varg-vikernes> (дата обращения: 20.06.2017).

влекают сторонние научно-исследовательские организации и научные фонды. С этой же целью создаются различные комиссии, объединяющие парламентариев, представителей министерств, а также экспертов.

Условно этнополитику Норвегии можно разделить на два блока: политика, проводимая в отношении коренного населения (саамов) и национальных меньшинств, и политика, связанная с мигрантами.

*Мигранты.* Вопросы миграции преимущественно относятся к компетенции Министерства юстиции Норвегии, в состав которого входит Директорат по иммиграции («UDI»)³, чьи представительства находятся в каждой губернии страны. Система органов власти, занятых в области реализации национальной миграционной политики представляет собой взаимодействие четырех ведомств: Министерства юстиции и общественной безопасности, Министерства труда и социальных отношений, Министерства по делам детства, равенства и социальной интеграции, МИДа.

Политическая и административная ответственность принадлежит Министерству юстиции, его директоратам, а также подчиняющимся им службам, секторальная ответственность — оставшимся трем министерствам.

Горизонтальное распределение компетенций позволяет проработать каждый узловой момент этнополитики и увязать отраслевые вопросы, касающиеся мигрантов и коренного населения, с аналогичными, но затрагивающими норвежцев, то есть, по сути, уравновесить каждое звено системы, что немаловажно для достижения этнического мира и согласия. В то же время имеет место дублирование функций, что порой затрудняет взаимодействие органов власти, замедляет процесс принятия политических решений и реализации намеченного этнополитического курса [7, р. 34—65].

Примечательно, что до середины 1970-х годов Норвегия в принципе не сталкивалась с таким явлением, как массовая миграция из-за рубежа, а само общество традиционно было этнически и культурно однородным. Более того, существовала иммиграция самих норвежцев по ту сторону Атлантического океана [8, р. 4]. Именно феномен «социального государства» (ст. 110с Конституции Норвегии) повлиял на усиление иностранного миграционного потока, нередко без должной социально-культурной адаптации [9, р. 10—12], и формирование целой социальной прослойки новых граждан (прежде всего из азиатских регионов мира) с «низкой степенью интегрированности» [9, р. 64].

Кроме того, отмечена сегрегация на рынке недвижимости, которая привела к компактному проживанию мигрантов в больших городах [9, р. 65].

Отчасти «добровольная сегрегация» может провоцироваться и страхом перед сложившейся в Норвегии системой семейного права и ювенальной юстиции (*Barnevernet*).

В качестве примера можно привести скандальный случай 2014 года, когда служба опеки г. Тромсё изъяла ребенка у нерезидентов из России «по причине случайно выпавшего молочного зуба»⁴. Уже несколько лет граждане пытаются вернуть своего сына домой. Норвегия является государством-участником ряда международных соглашений по защите прав детей. В пп. 1.4 «Руководства по осуществлению мероприятий по защите детства в отношении детей, имеющих

³ *Om UDI. Hvem gjør hva i utlendingsforvaltningen?* // Utlendingsdirektoratet : [сайт]. URL: <https://www.udi.no/om-udi/om-udi-og-utlendingsforvaltningen/hvem-gjor-hva-i-utlendingsforvaltningen/> (дата обращения: 29.10.2017).

⁴ *Hundreds protest 'kidnapping' in Norway's Child Welfare System* // Russia Today : [сайт]. URL: <https://www.rt.com/news/263625-norway-children-welfare-protest/> (дата обращения: 20.06.2017).

связь с иностранным государством» (Circular № Q-42/2015), подготовленного Министерством по делам детей, равенства и социальной интеграции Королевства Норвегия, предусмотрено, что в соответствии с разд. 1 и 2 закона Королевства Норвегии «Об охране детства» от 17 июня 1992 года (The Child Welfare Act 1992) указанный акт применяется в отношении каждого ребенка, находящегося на территории Королевства Норвегия вне зависимости от его гражданства, резидентного статуса и времени пребывания.

Более того, согласно пп. 1.3 указанного Руководства, ссылаясь на § 2 ст. 8 Европейской конвенции 1950 года (*ECHR 1950*), Королевство Норвегия в лице своих государственных органов оставляет за собой право во вмешательство в частную и семейную жизнь, если это необходимо в интересах ребенка и демократического общества. В «Руководстве» прямо подчеркивается, что нарушение воли родителей на пребывание с ними их детей может быть оправдано исходя из указанных выше интересов ребенка и общества без дополнительной конкретизации.

Массовые протесты иностранцев в связи с изъятием детей из семей и передачей на воспитание в приемные норвежские семьи не остались незамеченными и на политической арене. Президент Чехии Милош Земан в 2015 году сравнил норвежскую ювенальную систему *Barnevernet* с нацистской системой *Lebensborn*<sup>5</sup>.

Очевидно, благодаря широкому общественному резонансу норвежские власти были вынуждены подписать Гаагскую конвенцию по защите детей 1996 года, которая учитывает родительские права, а также предусматривает процедуру восстановления нарушенных прав в связи с незаконным изъятием ребенка из семьи. Конвенция вступила в силу в Норвегии с 1 июля 2016 года.

Парламентские дебаты лета 2016 года были посвящены законодательной инициативе двух партий: «Хёйре» (*Høyre*) и Партии Прогресса (*Fremskrittspartiet*) — по внесению изменений в Закон об иностранцах, согласно которым устанавливались следующие нормативные нововведения: для воссоединения с семьей обязательность трехлетнего пребывания (работа, учеба) беженца на территории Королевства, а также наличие определенного лимита денежных средств для содержания семьи; для заключения брака беженцем на территории Королевства необходимость достижения обоими супругами возраста 24 лет<sup>6</sup>. Решение парламента по данному вопросу было отрицательным<sup>7</sup>.

Мигранты с образованием, полученным на территории Королевства, имеют преимущества при трудоустройстве. То же самое касается мигрантов с контрактом на полный рабочий день и сносно владеющих государственным языком. Ключевой акцент при трудоустройстве мигрантов делается на специфических «секторах экономики, где существует нехватка норвежских специалистов»<sup>8</sup>.

Социологический опрос Центрального статистического бюро показал, что более 44% норвежцев желают, чтобы мигранты стремились быть похожими на них, 40% не видят в этом необходимости, поощряя культурное разнообразие в

<sup>5</sup> *Norway care system 'like Nazis': Czech President* // TheLocal.no : [сайт]. URL: <http://www.thelocal.no/20150210/norways-foster-care-system-like-nazi-programme> (дата обращения: 20.06.2017).

<sup>6</sup> *Slik vil regjeringen stramme inn asylpolitikken* // NRK : [сайт]. URL: [www.nrk.no/norge/slik-vil-regjeringen-stramme-inn-asylpolitikken-1.12885077](http://www.nrk.no/norge/slik-vil-regjeringen-stramme-inn-asylpolitikken-1.12885077) (дата обращения: 20.06.2017).

<sup>7</sup> *Her er fem innstrammingsforslag Listhaug ikke fikk flertall for* // Aftenposten : [сайт]. URL: [www.aftenposten.no/norge/politikk/Her-er-fem-innstrammingsforslag-Listhaug-ikke-fikk-flertall-for-330897b.html](http://www.aftenposten.no/norge/politikk/Her-er-fem-innstrammingsforslag-Listhaug-ikke-fikk-flertall-for-330897b.html) (дата обращения: 20.06.2017).

<sup>8</sup> *Norway wants more migrant workers* // The Nordic Page : [сайт]. URL: <http://www.tnp.no/norway/panorama/4207-norway-want-more-migrant-workers/> (дата обращения: 20.06.2017).



своей стране, однако эти цифры весьма показательны. В то же время большинство норвежцев (свыше 80%) выступают против любой дискриминации на рынке труда<sup>9</sup>.

С другой стороны, на уровне политического истеблишмента видны довольно мрачные для мигрантов изменения, связанные с победой на последних парламентских выборах представителей «правых» и «центра»<sup>10</sup> и острыми дебатами по миграционному вопросу в 2015 году [10]. А чудовищный теракт А. Брейвика<sup>11</sup> выявил серьезнейшую проблему скрытой нетерпимости к людям, пересекающим границу Королевства.

*Коренной народ — саамы и национальные меньшинства.* В отношении саамов в 1987 году был принят закон «О саамах» («The Sami Act»), § 2-1 которого определил роль Саамского парламента (норв. *Sametinget* или саамск. *Sámediggi*) как высшего представительного органа коренного народа, что значительно повысило его социально-правовой и политический статус. Норвегия — участник Конвенции МОТ № 169, в связи с чем подтверждается право саамов на самоопределение и широкую автономию.

Большая часть вопросов решается в рамках Министерства местного самоуправления и модернизации Норвегии, в составе которого существует Директорат по делам саамов и национальных меньшинств. Кроме того, Саамский парламент является одним из институтов норвежского государства, решает вопросы, непосредственно касающиеся культуры, языка, администрирования саамских территорий, а также некоторые правовые вопросы.

Широкой национально-культурной автономией пользуются национальные меньшинства Норвегии (квены, шведы, евреи и цыгане) с той разницей, что у них не существует своего представительного органа, то есть в правовом отношении они представляют собой некий переходный тип между мигрантами и коренным народом.

Влияние саамов на политическую систему норвежского государства может быть прямым (через участие их представителей в общенациональных выборах и членство в общенациональных партиях) и косвенным (через этнический парламент, международные организации (например, комитеты ООН), а также через разного рода культурные и некоммерческие организации) [11, р. 6—23].

Саамы Норвегии — одни из лидеров международного движения за права коренных народов. Еще в 1970-х годах норвежское общество и государство поддержало их стремление к «ревитализации» и юридическому закреплению прав. Норвегия была первой страной, решившейся на подобного рода изменения. Однако стоит отметить тот факт, что в Норвегии всего один коренной народ и предоставить ему широкие права и свободы, выходящие за рамки культурной автономии, намного проще, нежели совершить подобное в полиэтнической стране, например в России, где проживают более 160 народов, 47 из которых являются коренными малочисленными. Кроме того, в Норвегии проблемы коренного населения не переплетаются с конфессиональными противоречиями, так как и норвежцы, и саамы в основном приверженцы христианства.

<sup>9</sup> *Dataene for den sociologiska meningsmåling // Statistisk sentralbyrå : [сайт]. URL: <http://www.ssb.no/statistikkbanken/selectvarval/saveselections.asp> (дата обращения: 20.06.2017).*

<sup>10</sup> *Valgresultat // Kommunal- og moderniseringsdepartementet : [сайт]. URL: <http://valgresultat.no/?type=ko&%C3%A5r=2015> (дата обращения: 20.06.2017).*

<sup>11</sup> *Oslo District Court (Oslo tingrett) — Judgment // Lovdata : [сайт]. URL: <https://lovdata.no/static/file/834/toslo-2011-188627-24e.pdf> (дата обращения: 20.06.2017).*

## Опыт северных губерний

Губернии, губернские советы и коммуны являются проводниками государственной этнополитики на местах и адаптируют ее к условиям своих территорий и их этническому составу. Развитая система местного самоуправления, идеологически берущая свое начало еще от шведского реформатора Акселя Оксеншерна в XVII веке, позволяет на муниципальном уровне решать этнические вопросы максимально оперативно.

В то же время этнонациональная политика на Севере осложнена следующими факторами:

— наличие укорененного норвежского населения, мигрантов и коренного народа саамов, в отношении которых очевидно должны применяться совершенно различные подходы, связанные с историческими условиями проживания в Королевстве, когда одна группа испытала на себе все последствия колонизации и «норвегизации», а другая добровольно выбрала Норвегию в качестве своего нового места жительства;

— разнородность мигрантов и различная степень их интегрированности в норвежский социум, в том числе рост числа асоциальных элементов с криминальными наклонностями [12, p. 107—127];

— расселение мигрантов на территориях с низкой плотностью населения в соответствии с норвежской программой адаптации мигрантов<sup>12</sup>, что психологически крайне тяжело для вновь прибывших [13, p. 44—48].

С другой стороны, именно благодаря низкой плотности населения и высокой толерантности жителей северных губерний стало возможным создание «гибридной» этнополитической модели. Например, в Финнмарке самый высокий показатель миграции в Баренцевом регионе: на 1000 жителей приходится 111,7 мигрантов, где свыше 38% — мигранты-россияне [14]. Основная причина — историческая близость границы [14, с. 71—84] и длительный процесс взаимной аккультурации [15, p. 519—535]. Причем в данном случае это именно процесс взаимного обмена элементами культур, в то время как ассимиляция носит однонаправленный характер.

В то же время в современных реалиях ассимиляция все же иная, ведь несмотря на мягкое, но все же принуждение, у иммигранта есть выбор принимать эти элементы культуры, встраивать их в систему своих культурных ориентиров или нет. Именно поэтому представляется справедливым назвать современную ассимиляцию ненасильственной.

Разные группы мигрантов имеют разный культурный бэкграунд, и то, что оказывается применимо, например, для русских в Киркенесе, не удастся в отношении более закрытых культур юга и востока.

Диаспора тайцев в г. Тромсё позиционирует себя достаточно открытой: работают рестораны, салоны красоты, проводятся национальные фестивали и различные культурные мероприятия. С другой стороны, при более внимательном рассмотрении можно выявить, что диаспора настроена только на контакты с теми, кто заинтересован в изучении ее культуры и ценностей.

Курдская диаспора г. Будё, напротив, крайне закрыта, ревностно охраняет собственную идентичность, несмотря на небольшие «послабления» для членов общины в условиях Королевства.

<sup>12</sup> *Lov om introduksjonsordning og norskopplæring for nyankomne innvandrere (introduksjonsloven)*. URL: <https://lovdata.no/dokument/NL/lov/2003-07-04-80?q=introduksjonsloven/> (дата обращения: 20.06.2017).

Одним из основных источников мигрантов служит университетская среда, именно она существенно влияет на увеличение их численности.

По данным Норвежского статистического бюро (*SSB*), по северным губерниям за 2016 год зафиксировано следующее количество мигрантов: Нурланн — 3294, Тромс — 2654, Финнмарк — 1471<sup>13</sup>.

Ситуации, когда аккультурация и ассимиляция не достигают своей цели или делают это частично, позволяют увидеть элементы сегрегации в отношении слабо интегрированных групп, как в упомянутом ранее случае с азиатскими диаспорами в Норвегии.

Таким образом, «гибридная модель» этнической политики Норвегии представляет собой реализацию дифференцированного подхода в отношении коренного населения и национальных меньшинств, а также мигрантов в зависимости от степени их интеграции в принимающем сообществе. Если с коренным населением все определено законом, то к мигрантам формально применяется политика мультикультурализма, видоизмененная ввиду ужесточения миграционного законодательства и сочетающая в себе элементы аккультурации и насильственной ассимиляции. Выбор элементов происходит исходя из практики взаимодействия с конкретной этнической группой (группами) и открытости самой группы, то есть способности воспринимать культурные элементы как принимающего сообщества, так и других иммигрантских культур. Низкий уровень этнической конфликтности (отсутствие открытого противостояния по признаку этничности) северо-норвежского общества подтверждает, что применение данной модели способствует стабилизации межэтнических отношений.

### Норвежский опыт для России

Среди всех арктических государств-партнеров наиболее близкими к России считаются страны Скандинавии (в данном случае Норвегия). Близость обусловлена схожестью правовых систем, которые относятся к романо-германской правовой семье.

Однако нельзя говорить о тождественности российской и норвежской моделей. Связано это прежде всего с целым рядом предпосылок, не позволяющих в полной мере экстраполировать опыт норвежских партнеров к российским реалиям:

— Норвегия не является федерацией, в связи с чем гораздо проще решается вопрос об определении полномочий в системе государственного управления;

— территориальный и популяционный факторы позволяют решать вопросы максимально оперативно;

— в парламенте могут присутствовать члены ультраконсервативных партий с ярко выраженной антииммигрантской риторикой, что юридически и политически невозможно в России;

— на территории Норвегии проживает лишь один коренной народ — саамы, в отличие от России, где насчитывается 47 коренных малочисленных народов, 17 из которых живут на территории Арктической зоны;

— Норвегия — государство-участник Европейской хартии региональных языков и языков меньшинств 1992 года, что накладывает на нее международные обязательства, в то время как Россия не ратифицировала указанный документ.

Как минимум пять этих факторов свидетельствуют о невозможности в полной мере распространения норвежской «гибридной модели» в отношении России.

<sup>13</sup> *Immigrants and Norwegian-born to migrant parents* // Statistiks sentralbyrå. URL: <http://www.ssb.no/en/befolkning/statistikker/innvbef> (дата обращения: 20.06.2017).

По своей сути этнополитическая модель России в отношении Арктических регионов (и страны в целом) является скорее «интеграционной», нежели «гибридной». Связано это прежде всего с вертикальной системой государственного управления в области этнополитики, где приоритет отдается Федерации (под руководством президента согласно ст. 80 Конституции), а не регионам и муниципалитетам, с нивелированием этнического фактора в публичной политике [16, p. 125—142].

Однако среди основных позитивных элементов, которые теоретически могут быть применены и в России, следует отметить следующие:

- использование миграционных потоков для заселения и освоения Арктической зоны;
- расширение полномочий муниципалитетов на уровне наиболее развитых Арктических субъектов (Ямала, ХМАО и Якутии) в целях апробации эффективных аккультурационных методик в отношении мигрантов;
- установление преимущества на получение постоянного вида на жительство для мигранта, получившего образование в стране пребывания;
- присоединение к Европейской хартии региональных языков и языков меньшинств 1992 года.

### Выводы

Этническая политика представляет собой деятельность государств по регулированию межэтнических отношений посредством формирования соответствующей институциональной системы в рамках определенной модели, содержание которой отражается в соответствующих нормативных и правовых актах, в том числе концептуального и стратегического характера.

Международное право, устанавливая обязательства государств по соблюдению коллективных прав этнических меньшинств, фактически определяет главенствующую роль мультикультуральной модели без учета регионального (географического) и других сопутствующих факторов.

В связи с этим мультикультурализм может восприниматься лишь в роли некой идеальной модели, без адаптации которой к реальному этнокультурному ландшафту государство может столкнуться с такими явлениями, как добровольная сегрегация иммигрантских сообществ и национализм как этнического большинства, так и меньшинств.

Анализ существующей норвежской этнополитической модели демонстрирует ярко выраженную «гибридизацию» модели мультикультурализма. Несмотря на традиционно высокий уровень толерантности норвежского общества, в стране явно прослеживается тенденция к ужесточению миграционного законодательства, вызванная миграционным кризисом 2015 года и экономическими сложностями в ряде отраслей экономики страны, что сделало голоса противников миграции более значимыми в политической жизни страны. Необходимость усиления интеграции вызвана растущим недовольством норвежского этнического большинства сложившейся практикой формирования слабо интегрированных групп мигрантов, боязнью «растворения» норвежской культуры в разнообразии эмигрантских культур.

На общенациональном фоне Северная Норвегия выступает в качестве одной из основных площадок для распределения миграционных потоков в страну. Целью миграционной политики на Севере Норвегии можно считать социальное и экономическое развитие этой малонаселенной территории. Этническая политика в этом регионе направлена на поддержание стабильности меж-

национальных отношений с учетом интересов коренного населения и национальных меньшинств, а также мигрантов, состав которых неоднороден, так же, как и их желание и способность к интеграции.

Таким образом, на Севере ставка делается именно на аккультурации как на наиболее безболезненной форме адаптации мигрантов. Особое внимание уделяется поддержке образовательной миграции, которая выступает в том числе проводником норвежской «мягкой силы» (*soft power*). Цель — «культурная прививка» и формирование у мигрантов схожих паттернов поведения, ценностей и привычек.

Принципиально жесткая позиция в области семейных правоотношений и опеки над детьми является следствием продвигаемой правительством политики «левого» парламентского большинства. Государство тем самым пытается перехватить инициативу родителей по воспитанию у детей тех ценностных установок, которые не соответствуют требованиям складывающейся этнополитической модели. Таким образом провоцируется замкнутость этнических сообществ, у которых сильны семейные традиции и существуют религиозные, в том числе архаические, представления о воспитании, морали и нравственности.

Представляется, что именно аккультурация как процесс формирования культурного симбиоза, порождая синтетические формы культуры, может стать наилучшим решением для обеспечения межэтнического согласия.

*Статья подготовлена при финансовой поддержке гранта Российского научного фонда в рамках проекта «Российская Арктика: от концептуализации к эффективной модели государственной этнонациональной политики в условиях стабильного развития регионов», соглашение № 15-18-00104.*

#### Список литературы

1. Фомин К.В. Модели политической идентификации (Ч. Тейлор, Э. Лакло, Ш. Муфф) // Вестник Северного (Арктического) федерального университета. Сер.: Гуманит. и соц. науки. 2017. №2. С. 90—98. doi: 10.17238/issn2227-6564.2017.2.90.
2. Зайков К.С., Тамицкий А.М., Задорин М.Ю. Основы этнонациональной политики государства на примере Российской Федерации // Федерализм. 2016. №3 (83). С. 145—158.
3. Kymlicka W. Multicultural citizenship. A liberal theory of minority rights. Oxford, 1995. URL: <http://www.oxfordscholarship.com/view/10.1093/0198290918.001.0001/acprof-9780198290919> (дата обращения: 20.06.2017).
4. Костенко В.В. Теории миграции: от ассимиляции к транснационализму // Журнал социологии и социальной антропологии. 2014. Т. 17, №3 (74). С. 62—76.
5. Andersson R., Dhalmann H., Holmqvisti E. et al. Immigration, Housing and Segregation in the Nordic Welfare States. Helsinki, 2010. URL: <https://helda.helsinki.fi/bitstream/handle/10138/25849/julkaisuc2.pdf> (дата обращения: 20.06.2017).
6. Планкина П.М. К проблеме исследования бинарной оппозиции «свой — чужой» в рамках антропоцентрической парадигмы (на материале произведений Л.Н. Толстого, Г. Исхаки) // Филология и культура. 2015. №3 (41). С. 109—115.
7. Eckstein H. Division and Cohesion in Democracy: A Study of Norway. Princeton University Press, 2015.
8. Eriksen T.H. Immigration and national identity in Norway. Migration Policy Institute, Washington, D.C. URL: <http://www.migrationpolicy.org/pubs/TCM-Norwaycasestudy.pdf> (дата обращения: 20.06.2017).
9. Søholt S., Wessel T. Contextualizing ethnic residential segregation in Norway: welfare, housing and integration policy // Norface. URL: <http://blogs.helsinki.fi/nodesproject/files/2010/12/Norway.pdf> (дата обращения: 20.06.2017).
10. Ulserød T., Krastins J. The Norwegian response to the refugee crisis. Country Report // Konrad Adenauer Stiftung. URL: <http://www.kas.de/wf/en/33.43823/> (дата обращения: 20.06.2017).

11. *Josefsen E.* The Saami and the national parliaments: Channels for political influence // Inter-Parliamentary Union (IPU) and UN Development Program (UNDP). URL: <http://archive.ipu.org/splz-e/chiapas10/saami.pdf> (дата обращения: 27.11.2017).
12. *Skardhamar T., Aaltonen M., Lehti M.* Immigrant crime in Norway and Finland // Journal of Scandinavian Studies in Criminology and Crime Prevention. 2014. №15 (2). P. 107—127. doi: <http://dx.doi.org/10.1080/14043858.2014.926062>.
13. *Abebe D.S.* Public Health Challenges of Immigrants in Norway: A Research Review. Report 2. NAKMI — Norwegian Center for Minority Health Research. URL: <http://www.nakmi.no/publikasjoner/dokumenter/Public-Health-Challenges-of-Immigrants-in-Norway-nakmireport-2-2010.pdf> (дата обращения: 20.06.2017).
14. *Нильсен Й.П., Заиков К.С.* Норвежско-российское арктическое пограничье: от общих округов к поморской зоне // Арктика и Север. 2012. №5. С. 71—84.
15. *Goldin V.I., Zaikov K.S., Tamitskiy A.M.* Sami in the history of Norwegian-Russian borderland: factor of tension or regional integration? // Былые годы. Российский исторический журнал. 2015. №37 (3). С. 519—535.
16. *Zaikov K., Tamitskiy A., Zadorin M.* Legal and political framework of the federal and regional legislation on national ethnic policy in the Russian Arctic // The Polar Journal. 2017. №1 (7). P. 125—142. doi: [10.1080/2154896X.2017.1327748](https://doi.org/10.1080/2154896X.2017.1327748).

### Об авторах

*Максим Юрьевич Задорин*, кандидат юридических наук, доцент кафедры международного права и сравнительного правоведения, Северный (Арктический) федеральный университет им. М.В. Ломоносова, Россия.

E-mail: [m.zadorin@narfu.ru](mailto:m.zadorin@narfu.ru)

ORCID: <http://orcid.org/0000-0002-2080-6752>

*Екатерина Сергеевна Котлова*, сотрудник Арктического центра стратегических исследований, Северный (Арктический) федеральный университет им. М.В. Ломоносова, Россия.

E-mail: [e.kotlova@narfu.ru](mailto:e.kotlova@narfu.ru)

ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-7623-3757>



## THE 'HYBRID MODEL' OF NORWAY'S ETHNIC POLICY IN ITS NORTHERN COUNTIES: A KEY TO STABLE INTERETHNIC RELATIONS

M. Yu. Zadorin<sup>1</sup>

E. S. Kotlova<sup>1</sup>

<sup>1</sup> Northern (Arctic) Federal University Named after M. V. Lomonosov  
17 Severnoj Dviny emb., Arkhangelsk, 163002, Russia

Submitted on 16 April, 2019  
doi: [10.5922/2079-8555-2019-2-1](https://doi.org/10.5922/2079-8555-2019-2-1)

*In this article, we study the political and legal model currently used by Norway in its Northern counties. This work is a part of comprehensive research supported by the Russian Science Foundation. Our study aims to provide a historical perspective to the model of Norway's national ethnic policy in the Northern counties by identifying the operational capabilities and assessing the efficiency of these models amid increasing migration flows and changes in the country's socio-economic environment. The methods we use in this multidisciplinary study are situated at the interface of national and international law, political science, history,*



and sociology. They include the comparative historical method (the dynamics of ethno-political processes), the systemic method (ethnic policy in the framework of target-based programme management), the comparative law method (a comparison of national legal systems and international contractual standards), the value and norm-driven method (ethnic policy viewed through the prism of public good), institutional method (the role of political institutions), and the secondary analysis of sociological data. We also rely on qualitative methods, namely, the collection, analysis, and interpretation of data on ethnic diasporas living in the North of Norway. As a result, we establish that the Kingdom of Norway has a unified approach to national ethnic policy, which rests on self-confessed multiculturalism. However, different ethnic political models are applied in the case of certain ethnic groups. Today, against the background of declared state multiculturalism and integration, the models of acculturation and non-violent assimilation are both operational in Norway. There are sporadic expressions of nationalism and voluntary segregation. We conclude that, despite a unified approach to ethnic policy and despite Norway's political and legal achievements in the protection of indigenous peoples' rights, the country's government carries out a differentiated 'hybrid' ethnic policy towards ethnic groups living on its territory. The growing infighting between the right and the left parties in the Storting translates into unpopular and spur-of-the-moment political decisions as regards inter-ethnic relations.

**Keywords:** Norway, migration, ethnic policy, law, national question, acculturation, non-violent assimilation, voluntary segregation, nationalism, integration, multiculturalism

#### References

1. Fomin, K. V. 2017, The Models of Political Identification (C. Taylor, E. Laclau, C. Mouffe), *Vestn. Sev. (Arktich.) feder. un-ta. Ser.: Gumanit. i sots. nauki* [Vestnik of Northern (Arctic) Federal University], no. 2, p. 90—98. doi: 10.17238/issn2227-6564.2017.2.90 (in Russ.).
2. Zaykov, K. S., Tamitskiy, A. M., Zadorin, M. Y. 2016, The fundamentals of ethno-national policy of a state on example of the Russian Federation, *Federalizm* [Federalizm], no. 3 (83), p. 145—158. (in Russ.).
3. Kymlicka, W. 1995, *Multicultural citizenship. A liberal theory of minority rights*. Oxford: Clarendon Press. URL: <http://www.oxfordscholarship.com/view/10.1093/0198290918.001.0001/acprof-9780198290919> (accessed 20.06.2017).
4. Kostenko, V. V. 2014, Migration theories: from assimilation to transnationalism, *Zhurnal sotsiologii i sotsial'noy antropologii* [The Journal of Sociology and Social Anthropology], T. XVII, no. 3 (74), p. 62—76 (in Russ.).
5. Andersson, R., Dhalmann, H., Holmqvisti, E. et al. 2010, *Immigration, Housing and Segregation in the Nordic Welfare States*. Helsinki. URL: <https://helda.helsinki.fi/bitstream/handle/10138/25849/julkaisuc2.pdf> (accessed 20.06.2017).
6. Plankina, R. M. 2015, To Study the Issue of Binary Opposition “own — stranger” in the anthropocentric paradigm (based on the works of Leo Tolstoy, G. Ishaki), *Filologiya i kul'tura* [Philology and Culture], no. 3 (41), p. 109—115 (in Russ.).
7. Eckstein, H. 2015, Division and Cohesion in Democracy: A Study of Norway. *Princeton University Press*. P. 34—65.
8. Eriksen, T. H. 2013, *Immigration and national identity in Norway*, Migration Policy Institute, Washington, D. C. URL: <http://www.migrationpolicy.org/pubs/TCM-Norwaycasestudy.pdf> (accessed 20.06.2017).
9. Søholt, S., Wessel, T. 2010, Contextualizing ethnic residential segregation in Norway: welfare, housing and integration policy. *NORFACE*. URL: <http://blogs.helsinki.fi/nodesproject/files/2010/12/Norway.pdf> (accessed 20.06.2017).
10. Ulserød, T., Krastins, J. 2015, The Norwegian response to the refugee crisis. Country Report, Konrad Adenauer Stiftung. 23.12. URL: <http://www.kas.de/wf/en/33.43823/> (accessed 20.06.2017).
11. Josefsen, E. 2010, The Saami and the national parliaments: Channels for political influence, Inter-Parliamentary Union (IPU) and UN Development Program (UNDP). URL: <http://archive.ipu.org/splz-e/chiapas10/saami.pdf> (accessed 27.11.2017).

12. Skardhamar T., Aaltonen M., Lehti M. 2014, Immigrant crime in Norway and Finland, *Journal of Scandinavian Studies in Criminology and Crime Prevention*, no. 15 (2), p. 107—127. doi: <http://dx.doi.org/10.1080/14043858.2014.926062>.
13. Abebe, D.S. 2010, Public Health Challenges of Immigrants in Norway: A Research Review. Report 2. NAKMI — Norwegian Center for Minority Health Research. URL: <http://www.nakmi.no/publikasjoner/dokumenter/Public-Health-Challenges-of-Immigrants-in-Norway-nakmireport-2-2010.pdf> (accessed 20.06.2017).
14. Nilsen, J. P., Zaikov, K. S. 2012, The Norwegian-Russian Arctic Borderland: from the common districts till Pomor zone, *Arctic and North*, no. 5, p. 71—84.
15. Goldin, V. I., Zaikov, K. S., Tamitskiy, A. M. 2015, Sami in the history of Norwegian-Russian borderland: factor of tension or regional integration?, *Bylye gody. Rossiyskiy istoricheskiy zhurnal* [Bylye Gody. Russian Historical Journal], no. 37 (3), p. 519—535.
16. Zaikov, K., Tamitskiy, A., Zadorin, M. 2017, Legal and political framework of the federal and regional legislation on national ethnic policy in the Russian Arctic, *The Polar Journal*, no. 1 (7), p. 125—142. doi: [10.1080/2154896X.2017.1327748](https://doi.org/10.1080/2154896X.2017.1327748).

#### The authors

*Dr Maksim Y. Zadorin*, Associate Professor, Department of International Law and Comparative Legal Studies, Northern (Arctic) Federal University Named after M. V. Lomonosov, Russia.

E-mail: [m.zadorin@narfu.ru](mailto:m.zadorin@narfu.ru)

ORCID: <http://orcid.org/0000-0002-2080-6752>

*Ekaterina S. Kotlova*, Fellow, Arctic Center for Strategic Studies, Northern (Arctic) Federal University Named after M. V. Lomonosov, Russia.

E-mail: [e.kotlova@narfu.ru](mailto:e.kotlova@narfu.ru)

ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-7623-3757>

#### To cite this article:

Zadorin, M. Yu., Kotlova, E. S. 2019, The 'hybrid model' of Norway's ethnic policy in its northern counties: a key to stable interethnic relations, *Balt. reg.*, Vol. 11, no. 2, p. 4—16. doi: [10.5922/2079-8555-2019-2-1](https://doi.org/10.5922/2079-8555-2019-2-1).



ОТ СРЕДИЗЕМНОМОРЬЯ  
ДО БАЛТИКИ: ПРОБЛЕМА  
ИМПЛЕМЕНТАЦИИ ПРИНЦИПА  
СОЛИДАРНОСТИ  
В РАМКАХ ПОЛИТИКИ ЕС  
В ОБЛАСТИ ИММИГРАЦИИ  
И УБЕЖИЩА

В. В. Войников<sup>1</sup>



*Миграционный кризис 2015 года не только оказал значительное влияние на реализацию политики ЕС в области пространства свободы, безопасности и правосудия, но и выступил в качестве вызова единству и солидарности Союза. Несмотря на то что активная фаза миграционного кризиса уже прошла, его нельзя считать завершённым, поскольку проблемы и вызовы, обусловленные данным кризисом, по-прежнему не разрешены. Одной из таких проблем является различный подход государств-членов к вопросу имплементации принципа солидарности в рамках политики ЕС в области иммиграции и убежища.*

*Основной целью настоящей работы является рассмотрение юридических и политических аспектов имплементации между государствами-членами ЕС принципа солидарности и справедливого распределения ответственности между государствами в рамках политики ЕС в области иммиграции и убежища.*

*Настоящее исследование базируется на научных трудах российских и зарубежных исследователей в области европейской интеграции и европейского права, а также на анализе правовых актов ЕС.*

*В проблеме имплементации принципа солидарности можно выделить два измерения: политическое и юридическое. С правовой точки зрения в данном вопросе имеется определенная ясность, поскольку согласно позиции суда ЕС указанный принцип обладает свойством обязательности и возможностью принудительной реализации. Однако с политической точки зрения достичь компромисса между государствами-членами пока не удалось. Несмотря на возможность введения постоянного механизма расселения на основе квалифицированного большинства, Совет тем не менее стремится добиться консенсуса. В данной ситуации цель ЕС состоит не в том, чтобы обеспечить принятие нужного решения, а в том, чтобы создать необходимые условия для его исполнения всеми государствами-членами.*

**Ключевые слова:** миграционный кризис, принцип солидарности, система предоставления убежищ, миграционная политика, Дублинский регламент, беженцы

---

<sup>1</sup> Балтийский федеральный университет им. И. Канга, 236016, Россия, Калининград, ул. А. Невского, 14.

Поступила в редакцию 22.01.2019 г.

doi: 10.5922/2079-8555-2019-2-2

**Для цитирования:**

Войников В. В. От Средиземноморья до Балтики: проблема имплементации принципа солидарности в рамках политики ЕС в области иммиграции и убежища // Балтийский регион. 2019. Т. 11, № 2. С. 17—31. doi: 10.5922/2079-8555-2019-2-2.

© Войников В. В., 2019

## Введение

Политика, касающаяся пересечения границ, включая иммиграционную политику и политику предоставления убежищ, выступает в качестве ключевого компонента пространства свободы, безопасности и правосудия ЕС. Правовой основой данной политики выступают положения главы 2 раздела V части 3 Договора о функционировании ЕС (далее — ДФЕС). Указанную систему правовых норм в зарубежной научной литературе нередко именуют законодательством об иммиграции и убежище (EU Immigration and Asylum Law) [1; 2].

В соответствии со статьей 80 ДФЕС политика ЕС в области иммиграции и убежища и ее претворение в жизнь подчиняются принципу солидарности и справедливого распределения ответственности между государствами-членами, в том числе в финансовом плане.

Принцип солидарности выступает в качестве принципа не только политики ЕС в области иммиграции и убежища, но и основой всего правопорядка Союза, а также основополагающим принципом европейского единства [3]. Иными словами, принцип солидарности можно квалифицировать в качестве общего (базового) принципа права ЕС [4, р. 179]. Одновременно солидарность рассматривается и как одна из основополагающих ценностей европейской интеграции [5, р. 213].

В течение длительного времени принцип солидарности оставался непоколебимым, политика государств-членов и самого Союза осуществлялась в строгом соответствии с данным принципом.

Однако в начале второго десятилетия XXI века ситуация в ЕС резко изменилась. Экономический и миграционный кризисы оказались серьезным вызовом для Союза и фактически подорвали единство ЕС, а также его фундаментальные принципы, включая принцип солидарности.

Очевидно, что наиболее болезненным для ЕС оказалось решение Великобритании о выходе из состава Союза (*Brexit*), при этом одной из ключевых причин для этого послужило как раз нежелание британцев разделять ответственность и проявлять солидарность с другими странами ЕС в условиях кризиса.

Не менее болезненным для ЕС является нарушение принципа солидарности в рамках политики ЕС в области иммиграции и убежища. Однако в отличие от *Brexit*, когда Союз согласился с решением Великобритании, в рамках политики ЕС в области иммиграции и убежища он занял жесткую позицию и фактически использовал процедуру принуждения к солидарности среди государств-членов.

Настоящая работа нацелена на изучение проблемы имплементации принципа солидарности и справедливого распределения ответственности между государствами-членами ЕС в рамках политики в области иммиграции и убежища.

### Принцип солидарности в условиях миграционного кризиса

Миграционный кризис 2015 года явился серьезным испытанием для миграционной политики и общей европейской системы предоставления убежищ (далее — ОЕСПУ). В частности, серьезными вызовами для ЕС стали такие проблемы, как неравномерное распределение среди государств-членов ЕС лиц, ищущих убежище, неспособность некоторых государств обеспечить быструю и эффективную идентификацию просителей убежища и т. д. [6, р. 2]. Нередко указанный кризис именуют кризисом беженцев [7, с. 19] (*refugee crisis*), оче-

видно, вкладывая в это понятие иной смысл, где акцент делается не на возросший приток нелегальных иммигрантов, а на связанные с ним проблемы реализации ОЕСПУ [8, р. 1196]. Иными словами, в данном случае речь идет о кризисе самой ОЕСПУ.

В 2015 году в ЕС прибыло свыше 1,8 миллиона нелегальных иммигрантов, что более чем в шесть раз превышает показатель 2014 года<sup>1</sup>. При этом основная часть иммигрантов оказалась на территории стран, находящихся на центральном средиземноморском и западно-балканском пути иммигрантов в ЕС (Италия, Греция, Венгрия). Указанные государства не являлись основной целью иммигрантов, поскольку они, попав на территорию ЕС, продолжили свой путь в те страны, которые казались им наиболее привлекательными: преимущественно в Германию, другие страны Западной и Северной Европы [9, с. 230]. Однако по общему правилу именно на государства первого въезда в соответствии с требованиями Дублинского регламента<sup>2</sup> возлагается ответственность за рассмотрение ходатайства об убежище, а значит, и бремя содержания иммигрантов.

Данная ситуация требовала адекватной реакции со стороны Союза, а также деятельного участия государств-членов, оказавшихся вдали от маршрутов иммигрантов.

Встал вопрос об использовании для разрешения миграционного кризиса механизмов, основанных на принципе солидарности (ст. 80 ДФЕС). При этом, несмотря на то что положения ст. 80 ДФЕС имеют прямое действие, данная норма остается абстрактной, поскольку не давала возможности вывести четкий и обоснованный механизм ее имплементации [10, р. 1550].

Формально для разрешения подобной ситуации существует механизм временной защиты, правовой основой которого выступает директива №2001/55/ЕС<sup>3</sup>. Согласно положениям данной директивы временная защита представляет собой особую процедуру, применяемую в исключительных обстоятельствах при наличии признаков массового притока перемещенных лиц из третьих стран.

Однако в условиях миграционного кризиса 2015 года данный механизм оказался не востребуемым, поскольку временная защита применяется тогда, когда приток вынужденных переселенцев вызван конкретным конфликтом, имеющим временные рамки. Массовое прибытие иммигрантов в 2015 году обусловлено нестабильной обстановкой в целом ряде государств с неясными перспективами стабилизации политической и экономической ситуации [11, р. 272]. Более того, директива №2001/55/ЕС не содержала в себе механизмов по разрешению ситуации, в которой оказались Италия и Греция, поскольку система временной защиты предполагает, что иммигранты получают защиту в том государстве-члене, в которое они фактически прибыли. Расселение просителей международной защиты в другие страны ЕС в рамках процедуры вре-

---

<sup>1</sup> *Frontex Annual Risk analysis*. 2016-04-05. URL: [http://frontex.europa.eu/assets/Publications/Risk\\_Analysis/Annual\\_Risk\\_Analysis\\_2016.pdf](http://frontex.europa.eu/assets/Publications/Risk_Analysis/Annual_Risk_Analysis_2016.pdf) (дата обращения: 20.03.2019).

<sup>2</sup> *Regulation* (EU) No 604/2013 of the European Parliament and of the Council of 26 June 2013 establishing the criteria and mechanisms for determining the Member State responsible for examining an application for international protection lodged in one of the Member States by a third-country national or a stateless person // *Official Journal L* 180. 29.06.2013. P. 31—59.

<sup>3</sup> *Council Directive 2001/55/EC* of 20 July 2001 on minimum standards for giving temporary protection in the event of a mass influx of displaced persons and on measures promoting a balance of efforts between Member States in receiving such persons and bearing the consequences thereof // *Official Journal L* 212. 07.08.2001. P. 12—23.

менной защиты осуществляется в соответствии с духом «солидарности Сообщества» (spirit of Community solidarity), то есть исключительно на добровольной основе.

В условиях миграционного кризиса 2015 года было решено использовать механизм, предусмотренный пунктом 3 статьи 78 ДФЕС. Согласно указанной норме в случае, если одно или несколько государств-членов окажутся в чрезвычайной ситуации, характеризующейся внезапным притоком граждан третьих стран, то Совет по предложению Европейской комиссии может принимать временные меры в пользу заинтересованного государства или нескольких государств. При этом данная норма также не раскрывает, какие именно временные меры могут быть приняты для разрешения чрезвычайной ситуации.

Тринадцатого мая 2015 года Европейская комиссия подготовила сообщение «Европейская повестка дня по миграции»<sup>4</sup>, в котором призвала институты Союза и государства-члены реагировать на миграционный кризис в соответствии с принципами солидарности и справедливого распределения. В частности, Комиссия подготовила предложения об использовании механизма расселения (relocation), предусматривающего распределение уже прибывших на территорию ЕС иммигрантов, которые вправе претендовать на статус беженца.

Необходимо отметить, что расселение или распределение иммигрантов, прибывших на территорию ЕС с целью получения убежища, представляет собой одну из форм солидарности. Впервые предложение о юридическом закреплении механизма распределения просителей убежища было внесено в начале 1990-х годов в качестве реакции на миграционный кризис на Балканах, однако в то время оно не получило необходимой поддержки в Совете [12, p. 76]. Кроме того, схемы расселения просителей убежища применялись государствами-членами на добровольной основе в период миграционного кризиса 2011 года [13, p. 318].

В сентябре 2015 года Совет принял два решения — №2015/1523<sup>5</sup> и №2015/1601<sup>6</sup> — о расселении соответственно 40 000 и 120 000 иммигрантов, прибывающих на территорию Италии и Греции и нуждающихся в международной защите. Оба решения подлежали применению в течение двух лет до сентября 2017 года. Согласно указанным решениям (статья 3) расселение применяется только в отношении просителей убежища, прибывших из третьих стран, по которым, согласно данным Евростата, процент удовлетворенных ходатайств об убежище в ЕС составляет 75% и более (Сирия, Ирак, Эритрея). Иными словами, данная мера применяется только в отношении лиц, которые с высокой степенью вероятности могут претендовать на статус беженца в странах ЕС. При этом само ходатайство рассмотрит то государство, в которое будет переселен проситель убежища, где он в дальнейшем будет проживать и получать необходимые социальные гарантии. Таким образом, просители убежища должны были быть равномерно распределены среди всех государств-членов ЕС от Средиземноморья до Балтики.

<sup>4</sup> *Communication* from the Commission to the European Parliament, the Council and the European Economic and Social Committee and Committee of the Regions A European Agenda on Migration. URL: [https://ec.europa.eu/anti-trafficking/sites/antitrafficking/files/communication\\_on\\_the\\_european\\_agenda\\_on\\_migration\\_en.pdf](https://ec.europa.eu/anti-trafficking/sites/antitrafficking/files/communication_on_the_european_agenda_on_migration_en.pdf) (дата обращения: 19.03.2019).

<sup>5</sup> *Council Decision* (EU) 2015/1523 of 14 September 2015 establishing provisional measures in the area of international protection for the benefit of Italy and of Greece // Official Journal L 239. 15.09.2015. P. 146—156.

<sup>6</sup> *Council Decision* (EU) 2015/1601 of 22 September 2015 establishing provisional measures in the area of international protection for the benefit of Italy and Greece // Official Journal L 248. 24.09.2015. P. 80—94.



Первоначально проект решения о расселении 120 000 просителей убежища предусматривал использование данного механизма в отношении трех стран: Италии, Греции и Венгрии<sup>7</sup>. Однако Венгрия отказалась участвовать в этом процессе ни в качестве страны, в интересах которой он применяется, ни в качестве страны приема. В конечном варианте Венгрия была удалена из числа стран, в интересах которых проводится расселение, но включена в состав государств приема просителей убежища.

Указанные решения носили индивидуальный характер, однако в соответствии с европейской повесткой дня по миграции было решено рассмотреть вопрос о создании постоянно действующей автоматической системы расселения лиц.

На сегодня активная фаза миграционного кризиса уже прошла, ЕС не испытывает сильного миграционного давления. Тем не менее сам миграционный кризис нельзя считать завершенным, поскольку, во-первых, он «до предела обострил все конфликты, связанные с мультинациональной и мультиконфессиональной природой европейского общества» [14, с. 14], а во-вторых, повлек за собой существенный раскол между государствами-членами главным образом по вопросу применения принципа солидарности [15, с. 63]. Иными словами, фактически миграционный кризис с внешних рубежей ЕС переместился внутрь Союза.

Принцип солидарности в рамках политики ЕС в области миграции и убежища предполагает содействие государствам, столкнувшимся с миграционным давлением, со стороны других стран, напрямую не затронутых миграционным кризисом.

Тем не менее целый ряд стран ЕС, находящихся на восточных рубежах Союза, выступил не только против постоянно действующей автоматической системы расселения лиц, но и фактически отказался выполнять принятые Советом решения № 2015/1523 и № 2015/1601 о расселении просителей убежища. Согласно отчету Европейской комиссии<sup>8</sup> Венгрия и Польша с 2015 года не приняли ни одного просителя убежища в рамках процедуры расселения, а Чехия прекратила прием иммигрантов в мае 2016 года. По мнению профессора Стива Пеерса, предложенная система оказалась недееспособной [16].

Венгрия, Польша и Чехия являются участниками Вишеградской группы, в которую также входит и Словакия. Именно указанные государства заняли жесткую позицию по отношению к планам Комиссии сделать эффективным принцип солидарности в рамках политики в области иммиграции и убежищ, что, в свою очередь, повлекло за собой целую серию судебных разбирательств.

### Судебный контроль за имплементацией принципа солидарности

В 2015 году Словакия и Венгрия обратились в суд ЕС с требованием об оспаривании решения Совета № 2015/1601, на стороне истцов выступала также Республика Польша. На стороне Совета выступили Бельгия, Германия, Гре-

---

<sup>7</sup> *Proposal for a Council Decision establishing provisional measures in the area of international protection for the benefit of Italy, Greece and Hungary // COM/2015/0451 final. URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=celex:52015PC0451> (дата обращения: 20.03.2019).*

<sup>8</sup> *Report from the Commission to the European Parliament, the European Council and the Council. Fifteenth report on relocation and resettlement. Brussels, 06.09.2017 // COM(2017) 465 final. URL: [https://ec.europa.eu/home-affairs/sites/homeaffairs/files/what-we-do/policies/european-agenda-migration/20170906\\_fifteenth\\_report\\_on\\_relocation\\_and\\_resettlement\\_en.pdf](https://ec.europa.eu/home-affairs/sites/homeaffairs/files/what-we-do/policies/european-agenda-migration/20170906_fifteenth_report_on_relocation_and_resettlement_en.pdf) (дата обращения: 22.03.2019).*

ция, Италия, Люксембург, Швеция, Франция. Таким образом, данный судебный процесс фактически показал различное понимание принципа солидарности среди разных государств Союза [17]. Требования Словакии (дело C-643/15) и Венгрии (дело C-647/15) были объединены в одно производство, решение по делу в окончательном виде было вынесено 6 сентября 2017 года<sup>9</sup>.

Предметом спора стало только одно из двух решений о расселении просителей убежища, принятое 22 сентября 2015 года. Первое решение, принятое 14 сентября 2015 года на основе консенсуса, в рамках судебного процесса не оспаривалось. Заявители наряду с Чехией и Румынией голосовали против принятия решения Совета №2015/1601 от 22 сентября 2015 года.

В обосновании своих требований Словакия указала шесть, а Венгрия десять аргументов. Все аргументы заявителей можно условно разделить на три группы. Во-первых, по мнению заявителей, п. 3 ст. 78 ДФЕС не является надлежащей правовой основой для принятия оспариваемого решения, во-вторых, заявители указали на нарушение процедурных требований, в третьих, с их точки зрения, Совет допустил материальные нарушения.

Суд в своем решении последовательно отклонил все аргументы заявителей и отказал в удовлетворении требований в полном объеме.

В частности, суд квалифицировал оспариваемое решение в качестве незаконного акта, поскольку для его принятия не использовалась обычная или специальная законодательная процедура (п. 66). При этом суд отметил, что оспариваемое решение устанавливает изъятия из стандартного режима, предусмотренного Дублинским регламентом, который по юридической силе выше, чем решение Совета. Однако данное обстоятельство не свидетельствует о нарушении существующего правопорядка Союза, поскольку такие изъятия носят временный и исключительный характер (п. 79, 82).

Судом также были отвергнуты все аргументы заявителей, касающиеся процедурных нарушений. В частности, суд признал необоснованным довод заявителей о том, что оспариваемое решение должно было быть принято на основе единогласия. По мнению суда, положения п. 3 ст. 78 ДФЕС позволяют Совету использовать процедуру квалифицированного большинства (п. 148). Кроме того, суд не нашел нарушений в части процедуры консультации с Европейским парламентом (п. 166, 167), а также нарушений прав национальных парламентов при принятии решения (п. 193).

В материальной части требований заявители оспаривали соблюдение принципа пропорциональности и принципа правовой определенности. В частности, они ссылались на отсутствие необходимости принятия такого решения, затрагивающего существо национального суверенитета, кроме того, заявителями была поставлена под сомнение эффективность принимаемых мер с учетом фактического числа расселенных просителей убежища. Касательно последнего аргумента суд отметил, что законность правовых актов Союза не может быть поставлена в зависимость от ретроспективного анализа его эффективности (п. 221). Суд также признал соответствие решения принципу пропорциональности, при этом отметил, что в рассматриваемой ситуации Совет имел все основания признать обязательным для государств-членов расселение просителей

<sup>9</sup> *Joined Cases C 643/15 and C 647/15, Judgment of the Court (Grand Chamber) of 6 September 2017. Slovak Republic and Hungary v Council of the European Union. Actions for annulment — Decision (EU) 2015/1601. URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:62015CJ0643> (дата обращения: 20.03.2019).*



убежища из стран ЕС, столкнувшихся с чрезвычайной ситуацией (п. 246). Суд также отметил, что оспариваемым решением Совет имплементировал принцип солидарности и справедливого распределения ответственности (п. 252, 253). При этом суд раскрыл основную идею принципа солидарности в рамках политики ЕС в области миграции и убежища. Солидарность, по мнению суда, означает, что если одно государство сталкивается с чрезвычайной ситуацией, то у остальных государств-членов возникает юридическая обязанность разделить между собой ответственность за разрешение данной ситуации (п. 291).

Судебное решение по объединенному делу №С-643/15 и С-647/15 имеет очень большое значение, поскольку суд подтвердил не только обязательность принципа солидарности, но и возможность его принудительной реализации. Иными словами, суд подтвердил обязательность солидарности между государствами-членами в рамках политики ЕС в области миграции и убежища [18]. Суд однозначно опровергнул позицию, согласно которой принцип солидарности между государствами-членами носит добровольный характер. Кроме того, на основе системного анализа положений ст. 80 ДФЕС и п. 3 ст. 78 ДФЕС суд признал за Советом право определять форму проявления солидарности в вопросах иммиграционной политики и политики предоставления убежищ.

Указанное выше судебное решение выступает лишь в качестве первого этапа принудительной имплементации принципа солидарности.

В соответствии с положениями статьи 258 ДФЕС Комиссия вправе обратиться в суд с требованием о признании факта неисполнения со стороны государства-члена своих обязательств. При этом если заинтересованное государство не исполнит решение суда, то Комиссия вправе повторно обратиться в суд и потребовать взыскания с виновного государства финансовых санкций (ст. 260 ДФЕС).

В рамках указанной процедуры в 2017 году Комиссии обратилась в суд ЕС с требованиями к Польше<sup>10</sup>, Венгрии<sup>11</sup> и Чехии<sup>12</sup> о невыполнении решений Совета №2015/1523 и №2015/1601 о расселении просителей убежища. Принимая во внимание решение суда по объединенному делу №С 643/15 и С 647/15, нетрудно спрогнозировать, что указанные иски Комиссии будут удовлетворены судом. Тем не менее задача Комиссии заключается не в наказании государств-членов, а в обеспечении исполнения указанным государством требований законодательства ЕС [19, р. 10]. В рассматриваемой ситуации признание в судебном порядке факта неисполнения решений Совета со стороны Польши, Венгрии и Чехии вряд ли приведет к тому, что указанные страны изменят свою позицию по данному вопросу.

### Реформа Дублинского регламента

Параллельно с разбирательством в суде дискуссия об имплементации принципа солидарности в рамках политики ЕС в области иммиграции и убежища разворачивалась на политической арене.

<sup>10</sup> *Case C-715/17: Action brought on 21 December 2017 — European Commission v Republic of Poland // Official Journal C 112. 26.03.2018. P. 18—18.*

<sup>11</sup> *Case C-718/17: Action brought on 22 December 2017 — European Commission v Hungary // Official Journal C 112. 26.03.2018. P. 19—19.*

<sup>12</sup> *Case C-719/17: Action brought on 22 December 2017 — European Commission v Czech Republic // Official Journal C 112. 26.03.2018. P. 19—20.*

В мае 2016 года Комиссия подготовила новую редакцию Дублинского регламента<sup>13</sup>, согласно которой предлагалось ввести постоянно действующий механизм автоматического корректирующего распределения (*Corrective allocation mechanism*). Выше отмечалось, что Дублинский регламент устанавливает «по умолчанию» правило, согласно которому обязанность по рассмотрению прошения об убежище возлагается на государство первого въезда, то есть на то, через которое иностранец въехал на территорию ЕС. Однако данное правило не соответствует или не всегда соответствует принципу солидарности, закрепленному в статье 80 ДФЕС [20, р. 454], поскольку в данной ситуации приграничные страны находятся в заведомо невыгодном положении по сравнению со странами, не имеющими внешних сухопутных или морских границ.

По замыслу законодателя, механизм автоматического корректирующего распределения подлежит применению в случае существенного и непропорционального увеличения количества ходатайств об убежище в одной из стран ЕС. В этом случае находящиеся на территории ЕС иммигранты, нуждающиеся в международной защите, подлежат расселению (распределению) с территории одного государства-члена на территорию других государств в соответствии с установленной пропорцией, при этом иерархия Дублинских критериев остается прежней [21, с. 158]. Такой механизм можно рассматривать как одно из средств сохранения целостности правовой системы ЕС [22, р. 26].

Однако указанное предложение не нашло поддержки у государств, представляющих Вишеградскую группу. Возражения Вишеградской группы относительно формы реализации принципа солидарности в точности повторяли их доводы в рамках судебного процесса по оспариванию решения Совета №2015/1601. В частности, по их мнению, форма солидарности не должна навязываться Союзом, а определяться самостоятельно каждым государством исходя из возможностей данной страны. Таким образом, при обсуждении проекта Дублинского регламента начал усиливаться конфликт между южными государствами ЕС и Вишеградской группой: первые требуют солидарности всех членов ЕС, вторые категорически возражают против этого [23, с. 66].

Еще до завершения судебного разбирательства по объединенному делу №С 643/15 и С 647/15 главы правительств Вишеградской группы обнародовали совместное заявление, в котором отметили, что миграционная политика должна базироваться на так называемой гибкой солидарности (*flexible solidarity*), позволяющей государствам-членам самостоятельно принимать решения относительно своей помощи другим странам Союза, столкнувшимся с непропорциональным миграционным давлением<sup>14</sup>. Основная идея данного предложения заключалась в том, что распределение иммигрантов осуществляется на добровольной основе, при этом сами государства самостоятельно определяют форму солидарности, в частности, некоторые государства-члены могут при-

<sup>13</sup> *Proposal for a Regulation of the European Parliament and of the Council establishing the criteria and mechanisms for determining the Member State responsible for examining an application for international protection lodged in one of the Member States by a third-country national or a stateless person // COM/2016/0270 final/2-2016/0133 (COD). URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A52016PC0270> (дата обращения: 21.03.2019).*

<sup>14</sup> *Joint Statement of the Heads of Governments of the V4 Countries. 16.09.2016. URL: <http://www.visegradgroup.eu/calendar/2016/joint-statement-of-the-160919> (дата обращения: 20.03.2019).*





нимать иммигрантов, а другие вместо этого оказывать финансовую или экспертную поддержку [24, р. 7]. Тем не менее такое видение солидарности не нашло поддержки ни у Комиссии, ни у других государств-членов [25, с. 46].

В апреле 2018 года в период болгарского председательства в Совете вместо механизма автоматического корректирующего распределения был предложен другой вариант реагирования на ситуации существенного и непропорционального увеличения ходатайств об убежище в одной из стран ЕС<sup>15</sup>. Новый механизм предусматривает трехуровневую систему реагирования на кризисную ситуацию, при этом на каждом уровне предлагается определенный набор средств, включающий также распределение (расселение) просителей убежища. Тем не менее данное предложение также не было поддержано государствами-членами.

Таким образом, несмотря на однозначную позицию суда относительно обязательности принципа солидарности и возможности его принудительной реализации, Союзу не удалось достичь политического решения о введении расселения в качестве постоянно действующего механизма.

Следует отметить, что в рамках политики убежища используется обычная законодательная процедура с квалифицированным большинством в Совете, при этом страны Вишеградской группы, учитывая существующую систему распределения голосов, не в состоянии заблокировать такое решение. Тем не менее Совету принципиально важно добиться консенсуса по данному вопросу, поскольку в противном случае под сомнение будет поставлена возможность исполнения данного регламента [26, с. 33]. Решение о расселении просителей убежища между государствами-членами можно принять, но его очень сложно исполнить вопреки желанию самих государств, поскольку солидарность трудно навязать [27, р. 399].

На настоящий момент (март 2019 года) реформа Дублинского регламента, как и всей ОЕСПУ существенно застопорилась без каких-либо ясных перспектив завершения. Фактически солидарность оказалась серьезным препятствием на пути реформы Дублинской системы [28, с. 8]. Не исключено, что для завершения реформы Дублинского регламента придется использовать механизм продвинутого сотрудничества, что, безусловно, будет свидетельствовать о глубоком кризисе в вопросе солидарности и взаимного доверия между государствами-членами.

Фактически государства Вишеградской группы проявили нежелание жертвовать своими собственными интересами для целей разрешения миграционного кризиса. Как отметила С. Лавенекс, во время миграционного кризиса 2015/2016 годов опросы общественного мнения показывали, что большинство респондентов призывают к большей поддержке беженцев, но не в их собственной стране [8, р. 1201]. Такое отношение к проблеме иммигрантов, ищущих убежище, характерно для населения многих стран ЕС. Однако на правительственном уровне данная позиция активно поддерживается преимущественно в странах Вишеградской группы. По мнению Ф. Муррай и М. Лонго, такая реакция государств-членов является беспрецедентной по своему харак-

---

<sup>15</sup> EU Council, Presidency Proposal for a Regulation of the European Parliament and of the Council establishing the criteria and mechanisms for determining the Member State responsible for examining an application for international protection lodged in one of the Member States by a third-country national or a stateless person (recast) — New Dublin: Reversing the Dynamics, Document 7674/18 of 9.4.2018. URL: <http://www.statewatch.org/news/2018/apr/eu-council-dublin-state-of-play-7674-18.pdf> (дата обращения: 20.03.2019).

теру и степени, поскольку представляет собой не только несогласие с мнением большинства, но и прямую оппозицию авторитету и правовой системе ЕС [29, р. 4].

Нежелание проявлять солидарность в вопросе расселения просителей убежища со стороны стран Вишеградской группы объясняется рядом причин, среди которых экономическая не является основной. Скорее всего, у каждой страны Вишеградской группы свои мотивы нежелания принимать просителей убежища из других стран ЕС, их объединяет лишь несогласие с навязыванием солидарности со стороны Союза.

К примеру, Польша, мононациональное государство, опасается того, что прибытие иммигрантов из мусульманских стран может подорвать устоявшиеся национальные и культурные традиции. При этом власти Польши неоднократно заявляли о том, что их страна уже приняла свыше одного миллиона украинцев, которые, однако, не являются просителями убежища, а выступают в качестве экономических иммигрантов. Безусловно, будет наивным считать, что прибытие в такую крупную страну, как Польша, пяти тысяч иммигрантов-мусульман в рамках механизма расселения способно нанести урон польской культуре и языку. Тем не менее власти Польши не хотят создавать ни малейшей возможности, которая могла бы потенциально нанести вред стране. В связи с этим необходимо обратить внимание на один из аргументов Польши в рамках объединенного дела № С 643/15 и С 647/15, касающийся того, что распределение в такие этнически целостные государства, как Польша, иммигрантов из иной культурной и языковой среды влечет для принимающего государства значительно большие затраты на их адаптацию. Суд отметил, во-первых, что данный аргумент неприемлем по процессуальным моментам, а во-вторых, что учет культурных и языковых особенностей иммигрантов при их расселении невозможен (п. 304). Более того, суд указал на то, что соображения, касающиеся этнического происхождения просителей убежища, не могут быть приняты во внимание, поскольку они явно противоречат законодательству ЕС и, в частности, статье 21 Хартии об основных прав ЕС (п. 305).

В этой связи можно понять позицию властей Польши, пытающихся защитить свою культуру и закрыть путь иммигрантам из мусульманских стран к берегам Балтийского моря. Однако данная позиция не согласуется с ценностями ЕС и прямо противоречит основополагающим актам Союза, в частности принципу недопустимости дискриминации.

Необходимо отметить, что страны Вишеградской группы на добровольной основе вступили в состав ЕС, приняв на себя все права и обязательства, вытекающие из такого членства. Вполне очевидно, что в 2004 году, когда страны Вишеградской группы вступали в ЕС, Союз был успешным интеграционным образованием, лишенным глубоких кризисов и иных проблем. Мало кто мог в то время предугадать, что всего через 10 лет Союз столкнется с серьезным вызовом, требующим деятельного участия со стороны всех стран, включая тех, кто не так давно вошел в его состав.

## Заключение

В рамках ЕС при реализации политики в области иммиграции и убежища принцип солидарности выступает не просто в виде общей ценности, а в виде конкретной юридической обязанности для государств, закрепленной в тексте учредительного договора и подтвержденной судебной практикой, ведь соли-

дарность неразрывно связана с ответственностью [30]. Таким образом, первичное право содержит необходимую правовую основу для дальнейшей имплементации принципа солидарности.

Однако на сегодняшний момент вопрос об имплементации принципа солидарности в рамках политики ЕС в области иммиграции и убежища нельзя считать закрытым. Несмотря на однозначную позицию суда, Европейскому союзу придется достаточно долго искать политическое решение для имплементации указанного принципа, которое устроило бы все страны, поскольку от данного решения во многом зависит не только разрешение миграционного кризиса, но и весь проект европейской интеграции.

### Список литературы

1. *EU Immigration and Asylum Law. A Commentary.* 2<sup>th</sup> ed. / ed. by K. Hailbronner, D. Thym. Baden Baden, 2016.
2. *Peers S.* EU Justice and Home Affairs Law. 4<sup>th</sup> ed. Vol. I: EU Immigration and Asylum Law. Oxford University Press, 2016.
3. *Pimor A.* Solidarity was a founding principle of European unity — it must remain so // The Conversation. URL: <http://theconversation.com/solidarity-was-a-founding-principle-of-european-unity-it-must-remain-so-74580> (дата обращения: 15.03.2019).
4. *Lenaerts K., Gutiérrez-Fons J.A.* The Role of General Principles of EU Law // A Constitutional Order of States? Essays in EU Law in Honour of Alan Dashwood / ed. by A. Arnall, C. Barnard, M. Dougan, E. Spaventa. Hart Publishing, 2011. P. 179—197.
5. *Sangiovanni A.* Solidarity in the European Union // Oxford Journal of Legal Studies. 2013. Vol. 33, №2. P. 213—241. doi: [org/10.1093/ojls/gqs033](https://doi.org/10.1093/ojls/gqs033).
6. *Balleix C.* What Type of Reform of the Common European Asylum Regime are we heading Toward? // European Issue. 2016. №400. URL: <http://www.robert-schuman.eu/en/european-issues/0400-what-type-of-reform-of-the-common-european-asylum-regime-are-we-heading-toward> (дата обращения: 15.03.2019).
7. *Егорова Е.Н., Лях К.А.* Правовые аспекты урегулирования кризиса беженцев и предоставления убежища в Европейском союзе // Миграционное право. 2018. №2. С. 19—22.
8. *Lavenex S.* 'Failing Forward' Towards Which Europe? Organized Hypocrisy in the Common European Asylum System // JCMS. 2018. Vol. 56, №5. P. 1195—1212. doi: [10.1111/jcms.12739](https://doi.org/10.1111/jcms.12739).
9. *Четвериков А.О.* Миграционное право Европейского союза : учебник / отв. ред. С.Ю. Кашкин. М., 2018.
10. *Thym D.* The «refugee crisis» as a challenge of legal design and institutional legitimacy // Common Market Law Review. 2016. Vol. 53, №6. P. 1545—1573.
11. *Costello C., Mouzourakis M.* The Common European Asylum System // M. Fletcher, E. Herlin-Karnell, C. Matera (eds.). The European Union as an Area of Freedom, Security and Justice. Routledge, 2016. P. 264—299.
12. *Thielemann E.* Why Refugee Burden-Sharing Initiatives Fail: Public Goods, Free-Riding and Symbolic Solidarity in the EU // JCMS. 2018. Vol. 56, №1. P. 63—82. doi: [org/10.1111/jcms.12662](https://doi.org/10.1111/jcms.12662).
13. *Trauner F.* Asylum policy: the EU's 'crises' and the looming policy regime failure // Journal of European Integration. 2016. Vol. 38, №3. P. 311—325. doi: [10.1080/07036337.2016.1140756](https://doi.org/10.1080/07036337.2016.1140756).
14. *Кавешников Н.Ю.* Институционально-политическое развитие ЕС: кризис и варианты трансформации // Мировая экономика и международные отношения. 2017. Т. 61, №5. С. 14—24.
15. *Биссон Л.С.* Миграция вновь нарушает единство Евросоюза // Европейский союз: факты и комментарии. 2019. №94. С. 60—64.
16. *Peers S.* The Dublin Regulation: Is the End Nigh? Where should Unaccompanied Children Apply for Asylum? // EU Law Analysis. 2016. 21 Jan. URL: <http://eulawanalysis.blogspot.ru/2016/01/the-dublin-regulation-is-end-nigh-where.html> (дата обращения: 20.03.2019).

17. Туркина А. Распределение беженцев по странам ЕС: механизм правомерен, но государства по-прежнему не согласны // Вся Европа. URL: <http://alleuropalux.org/?p=15063> (дата обращения: 20.03.2019).
18. Obradovic D. Cases C-643 and C-647/15: Enforcing solidarity in EU migration policy. The duty of solidarity between EU Member States // European Law Blog. URL: <https://europeanlawblog.eu/2017/10/02/cases-c-643-and-c-64715-enforcing-solidarity-in-eu-migration-policy/> (дата обращения: 15.03.2019).
19. Schmälder J. A European response to non-compliance: the Commission's enforcement efforts and the Common European Asylum System // West European Politics. 2018. Vol. 41, №6. P. 1330—1353. doi: 10.1080/01402382.2018.1427947.
20. Kūçük E. The Principle of Solidarity and Fairness in Sharing Responsibility: More than Window Dressing? // European Law Journal. 2016. Vol. 22, №. 4. P. 448—469. doi: 10.1111/eulj.12185.
21. Войников В.В. Реформа законодательства Европейского союза об убежище как ответ на миграционный кризис в Европе // Труды института государства и права РАН. 2017. Т. 12, №5. С. 149—169.
22. Radovic M. L., Cuckovic B. Dublin IV Regulation, the Solidarity Principle and Protection of Human Rights — Step(s) Forward or Backward // EU and Comparative Law Issues and Challenges Series. 2018. Vol. 2. P. 10—30. doi: 10.25234/eclic/7097.
23. Потемкина О.Ю. «Компромиссные» решения июньского саммита по миграции // Европейский союз: факты и комментарии. 2018. №93. С. 64—68.
24. Niemann A., Zaun N. EU Refugee Policies and Politics in Times of Crisis: Theoretical and Empirical Perspectives // JCMS. 2018. Vol. 56, №1. P. 3—22. doi: 10.1111/jcms.12650.
25. Потемкина О.Ю. Вишеградская группа и «гибкая солидарность» // Современная Европа. 2016. №6. С. 43—52. doi: 10.15211/soveurope620164352.
26. Потемкина О.Ю., Грачёва М.Л. Европейский союз: миграционный кризис прошел — миграционные проблемы остались // Европейский союз: факты и комментарии. 2018. №90. С. 32—35.
27. Menéndez A.J. The Refugee Crisis: Between Human Tragedy and Symptom of the Structural Crisis of European Integration // European Law Journal. 2016. Vol. 22, №4. P. 388—416.
28. Потемкина О.Ю. Разногласия по проблемам миграции сохраняются // Европейский союз: факты и комментарии. 2018. №92. С. 5—8.
29. Murray P., Longo M. Europe's wicked legitimacy crisis: the case of refugees // Journal of European Integration. 2018. Vol. 40, №4. P. 411—425. doi: 10.1080/07036337.2018.1436543.
30. Vignon J. Solidarity and responsibility in the European Union // Notre Europe. 2011. no. 26. URL: [https://institutdelors.eu/wp-content/uploads/2018/01/bref27\\_jvignon\\_en.pdf](https://institutdelors.eu/wp-content/uploads/2018/01/bref27_jvignon_en.pdf) (дата обращения: 21.03.2019).

### Об авторе

Вадим Валентинович Войников, кандидат юридических наук, доцент кафедры международного и европейского права, Балтийский федеральный университет им. И. Канта, Россия.

E-mail: [voinicov@yandex.ru](mailto:voinicov@yandex.ru)

ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-1495-3227>



FROM THE MEDITERRANEAN TO THE BALTIC:  
THE PROBLEM OF IMPLEMENTING THE PRINCIPLE OF SOLIDARITY  
IN THE EU AREA OF IMMIGRATION AND ASYLUM

V. V. Voynikov<sup>1</sup>

<sup>1</sup> *Immanuel Kant Baltic Federal University  
14, A. Nevski St., Kaliningrad, 236016, Russia*

Submitted on January 22, 2019  
doi: 10.5922/2079-8555-2019-2-2

*The 2015 migration crisis significantly affected the EU's area of freedom, security, and justice and challenged the cohesion and solidarity of the European Union. Although the crisis is past its peak, it is not over yet: problems and challenges associated with it persist. One of them is the lack of a common approach among member states to the implementation of the principle of solidarity in the EU area of immigration and asylum. This work aims to consider the legal and political aspects of the implementation of the principle of solidarity and fair sharing of responsibility in the area of immigration and asylum. This study relies on the works of Russian and international experts in European integration and European law and on the analysis of EU regulations. There are two dimensions to the implementation of the principle of solidarity: the political and legal ones. The legal perspective provides certain clarity to the issue. According to the European Court of Justice, this principle is binding: it is capable of imposing the legal obligation of solidarity. However, as to the political perspective, member states have not been able to reach compromise. Although it is possible to introduce a permanent relocation mechanism using qualified majority voting, the Council usually seeks consensus. In this situation, the goal of the EU is not to ensure the right decision but rather to create conditions for it to be implemented by all the member states.*

*Keywords:* migration crisis, principle of solidarity, refugee relocation system, migration policy, Dublin Regulation, refugees

#### Reference

1. Hailbronner, K., Thym, D. 2016, *EU Immigration and Asylum Law. Commentary*, 2th edition C. H. Beck/Hart/Nomos, 1638 p.
2. Peers, S. 2016, *EU Justice and Home Affairs Law: Forth edition. Volume I: EU Immigration and Asylum Law*, Oxford University Press, 640 p.
3. Pimor, A. 2017, Solidarity was a founding principle of European unity — it must remain so, *The Conversation*, available at: <http://theconversation.com/solidarity-was-a-founding-principle-of-european-unity-it-must-remain-so-74580> (accessed 15.03.2019).
4. Lenaerts, K., Gutiérrez-Fons, J. A. 2011, The Role of General Principles of EU Law. In: Arnulf, A., Barnard, C., Dougan, M., Spaventa E. (eds.) *A Constitutional Order of States? Essays in EU Law in Honour of Alan Dashwood*, Hart Publishing, p. 179—197.
5. Sangiovanni, A. 2013, Solidarity in the European Union, *Oxford Journal of Legal Studies*, Vol. 33, no. 2, p. 213—241. doi: <https://doi.org/10.1093/ojls/gqs033>.
6. Balleix, C. 2016, What Type of Reform of the Common European Asylum Regime are we heading Toward? *European Issue*, no. 400, available at: <http://www.robert-schuman.eu/en/european-issues/0400-what-type-of-reform-of-the-common-european-asylum-regime-are-we-heading-toward> (accessed 15.03.2019).
7. Egorova, E. N., Lyakh, K. A. 2018, Legal aspects of resolving the refugee crisis and the granting of asylum in the European Union, *Migratsionnoe pravo* [Migration law], no. 2, p. 19—22 (in Russ.).

8. Lavenex, S. 2018, 'Failing Forward' Towards Which Europe? Organized Hypocrisy in the Common European Asylum System, *JCMS*, Vol. 56, no. 5. doi: <https://doi.org/10.1111/jcms.12739>, pp. 1195—1212.
9. Chetverikov, A. O. 2018, *Migratsionnoe pravo Evropeiskogo soyuza* [European Union Migration Law], Moscow, 338 p. (in Russ.).
10. Thym, D. 2016, The «refugee crisis» as a challenge of legal design and institutional legitimacy, *Common Market Law Review*, Vol. 53, no. 6, p. 1545—1573.
11. Costello, C., Mouzourakis, M. 2016, The Common European Asylum System. In: Fletcher, M., Herlin-Karnell, E., Matera, C. (eds.) *The European Union as an Area of Freedom, Security and Justice*, Routledge, p. 264—299.
12. Thielemann, E. 2018, Why Refugee Burden-Sharing Initiatives Fail: Public Goods, Free-Riding and Symbolic Solidarity in the EU, *JCMS*, Vol. 56, no. 1, p. 63—82. doi: <https://doi.org/10.1111/jcms.12662>.
13. Trauner, F. 2016, Asylum policy: the EU's 'crises' and the looming policy regime failure, *Journal of European Integration*, Vol. 38, no. 3, p. 311—325. doi: <https://doi.org/10.1080/07036337.2016.1140756>.
14. Kaveshnikov, N. Yu. 2017, Institutional and political development of the EU: crisis and transformation options, *Mirovaya ekonomika i mezhdunarodnye otnosheniya* [World economy and international relations], Vol. 61, no. 5, p. 14—24 (in Russ.).
15. Bisson, L. S. 2019, Migration again violates the unity of the European Union, *Evropeiskii Soyuz: fakty i kommentarii* [European Union: Facts and Comments], no. 94, p. 60—64 (in Russ.).
16. Peers, S. 2016, The Dublin Regulation: Is the End Nigh? Where should Unaccompanied Children Apply for Asylum? *EU Law Analysis*, 21 January, available at: <http://eulawanalysis.blogspot.ru/2016/01/the-dublin-regulation-is-end-nigh-where.html> (accessed 20.03.2019).
17. Turkina, A. 2017, Distribution of refugees by EU countries: the mechanism is legitimate, but states still disagree, *Vsya Evropa* [Whole Europe], available at: <http://alleuropalux.org/?p=15063> (accessed 20.03.2019) (in Russ.).
18. Obradovic, D. 2017, Cases C-643 and C-647/15: Enforcing solidarity in EU migration policy. The duty of solidarity between EU Member States, *European Law Blog*, available at: <https://europeanlawblog.eu/2017/10/02/cases-c-643-and-c-64715-enforcing-solidarity-in-eu-migration-policy/> (accessed 15.03.2019).
19. Schmälter, J. A. 2018, European response to non-compliance: the Commission's enforcement efforts and the Common European Asylum System, *West European Politics*, Vol. 41, no. 6, p. 1330—1353. doi: <https://doi.org/10.1080/01402382.2018.1427947>.
20. Küçük, E. 2016, The Principle of Solidarity and Fairness in Sharing Responsibility: More than Window Dressing? *European Law Journal*, Vol. 22, no. 4, p. 448—469. doi: <https://doi.org/10.1111/eulj.12185>.
21. Voinkov, V. V. 2017, Reform of European Union asylum legislation as a response to the migration crisis in Europe, *Trudy instituta gosudarstva i prava RAN* [Proceedings of the Institute of State and Law RAS], Vol. 12, no. 5, p. 149—169 (in Russ.).
22. Radovic, M. L., Cuckovic, B. 2018, Dublin IV Regulation, the Solidarity Principle and Protection of Human Rights — Step(s) Forward or Backward, *EU and Comparative Law Issues and Challenges Series*, Vol. 2, p. 10—30. doi: <https://doi.org/10.25234/ecllc/7097>.
23. Potemkina, O. Yu. 2018, «Compromise» decisions of the June summit on migration, *Evropeiskii Soyuz: fakty i kommentarii* [European Union: Facts and Comments], no. 93, p. 64—68 (in Russ.).
24. Niemann, A., Zaun, N. 2018, EU Refugee Policies and Politics in Times of Crisis: Theoretical and Empirical Perspectives, *JCMS*, Vol. 56, no. 1, p. 3—22. doi: <https://doi.org/10.1111/jcms.12650>.
25. Potemkina, O. Yu. 2016, Visegrad Group and "Flexible Solidarity", *Sovremennaya Evropa* [Modern Europe], no. 6, p. 43—52. doi: <http://dx.doi.org/10.15211/soveurope620164352> (in Russ.).
26. Potemkina, O. Yu., Gracheva, M. L. 2018, European Union: the migration crisis has passed — migration problems remain, *Evropeiskii Soyuz: fakty i kommentarii* [European Union: Facts and Comments], no. 90, p. 32—35 (in Russ.).
27. Menéndez, A. J. 2016, The Refugee Crisis: Between Human Tragedy and Symptom of the Structural Crisis of European Integration, *European Law Journal*, Vol. 22, no. 4, p. 388—416.



28. Potemkina, O. Yu. 2018, Disputes over migration issues persist, *Evropeiskii Soyuz: fakty i kommentarii* [European Union: Facts and Comments], no. 92, p. 5—8 (in Russ.).

29. Murray, P., Longo, M. 2018, Europe's wicked legitimacy crisis: the case of refugees, *Journal of European Integration*, Vol. 40, no. 4, p. 411—425. doi: <http://dx.doi.org/10.1080/07036337.2018.1436543>.

30. Vignon, J. 2011, Solidarity and responsibility in the European Union, *Notre Europe*, no. 26, available at: [https://institutdelors.eu/wp-content/uploads/2018/01/bref27\\_jvignon\\_en.pdf](https://institutdelors.eu/wp-content/uploads/2018/01/bref27_jvignon_en.pdf) (accessed 21.03.2019).

#### The author

*Dr Vadim V. Voynikov*, Associate Professor, Department of International and European Law, Immanuel Kant Baltic Federal University, Russia.

E-mail: [voynicov@yandex.ru](mailto:voynicov@yandex.ru)

ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-1495-3227>

#### To cite this article:

Voynikov, V. V. 2019, From the Mediterranean to the Baltic: the problem of implementing the principle of solidarity in the EU area of immigration and asylum, *Balt. reg.*, Vol. 11, no. 2, p. 17—31. doi: [10.5922/2079-8555-2019-2-2](https://doi.org/10.5922/2079-8555-2019-2-2).

# ОСНОВНЫЕ ИТОГИ МИГРАЦИОННЫХ ПРОЦЕССОВ В КАЛИНИНГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ ПО ДАННЫМ ПЕРЕПИСЕЙ И МИКРОПЕРЕПИСЕЙ 1989—2015 ГОДОВ

С. И. Абылкаликов<sup>1</sup>  
В. С. Сазин<sup>2</sup>



Калининградская область является регионом с особой историей и географическим положением. Фактически в послевоенное время область заселялась «с нуля». К освоению новых территорий привлекались выходцы из многих частей России и других республик бывшего СССР. Демографические и миграционные процессы, связанные с населением региона, изучены в достаточно высокой степени. Тем не менее авторы статьи полагают, что использование данных переписей и микропереписей о миграционных контингентах может существенно дополнить имеющийся багаж знаний об этом уникальном регионе, в частности об итогах миграционных процессов, сложившихся на моменты проведения демографических обследований. Данный подход существенно отличается от ставшего традиционным в отечественных исследованиях миграции при помощи статистики текущего учета как источниками данных, так и критериями выделения самой миграции. В работе использована информация о месте рождения по данным переписей населения 1989, 2002, 2010 годов, микропереписей 1994 и 2015 годов. Было установлено, что в последние десятилетия постепенно возрастает доля местных уроженцев, а также выходцев из постсоветских азиатских стран. Вклад уроженцев Беларуси и Украины в формирование населения области при этом стремительно снижается во многом за счет смены поколений с иной миграционной историей.

**Ключевые слова:** миграционные потоки, миграционные контингенты, миграция, перепись населения, микроперепись населения, программа «Соотечественники»

## Введение

В послевоенный период Калининградская область заселялась советскими гражданами из других частей Советского Союза. Процесс заселения новообразованной области описан в научных работах начиная с 1960-х годов [1]. Но в них демографический аспект не рассматривался как главный, упор делался на экономические стороны развития региона [2; 3]. Основные данные о масш-

---

<sup>1</sup> НИУ «Высшая школа экономики»  
101000, Россия, Москва,  
ул. Мясницкая, 20.

<sup>2</sup> НИУ «Высшая школа экономики»  
в Санкт-Петербурге,  
194100, Санкт-Петербург,  
ул. Кантемировская, 3, корп. 1, лит. А.

Поступила в редакцию 12.05.2018 г.

doi: 10.5922/2079-8555-2019-2-3

### Для цитирования:

Абылкаликов С. И., Сазин В. С. Основные итоги миграционных процессов в Калининградской области по данным переписей и микропереписей 1989—2015 годов // Балтийский регион. 2019. Т. 11, № 2. С. 32—50. doi: 10.5922/2079-8555-2019-2-3.

© Абылкаликов С. И., Сазин В. С., 2019



табах переселений содержались в закрытых и неопубликованных источниках, это обстоятельство затрудняло исследователям получение информации и ее анализ. После открытия информации о масштабах переселения для исследователей Ю.В. Костяшов систематизировал архивные источники и провел достаточно полное исследование на базе этих данных [4], также были опубликованы работы о территориальных особенностях региона Г.М. Федорова, Ю.М. Зверева и В.С. Корнеевца [5].

В постсоветский период миграционным процессам на территории Калининградской области посвящены труды, которые можно разделить на две группы. В первой на основе статистических источников анализируется численность населения и прогнозируется его динамика [6] и миграционные процессы [7]. Во второй группе используются в основном качественные методы исследования, изучается социум региона и его особенности [8; 9]. При этом рассматриваются и миграционные намерения жителей региона по переезду в другие регионы и страны [10] (в том числе путем определения их траекторий через качественные и количественные исследования), и отношение принимающего социума к иммигрантам [11].

Первая перепись населения в Пруссии была проведена в 1816 году. Она показала, что общая численность населения Восточной Пруссии составляла приблизительно 860 тыс. чел., во второй переписи 1871 года — 1,8 млн чел., после Первой мировой войны, в 1919 году, население составило 2,2 млн чел., к началу Второй мировой войны, в 1939 году, — приблизительно 2,49 млн чел. [12], а на территории Калининградской области в современных границах — 1,3 млн чел. До конца 1940-х годов практически все оставшееся после войны немецкоязычное население было депортировано в Советскую зону оккупации Германии.

Постановление Совета Министров СССР № 1522 от 9 июля 1946 года стало первым документом, определяющим порядок массового переселения на новые советские территории семей советских граждан<sup>1</sup>. Переселение в Калининградскую область предполагалось добровольным, с использованием механизмов оргнабора. С 1950-х годов численность населения области характеризовалось постоянным ростом, что было вызвано сочетанием миграционного и естественного прироста. Так, если в 1950-м году численность населения области была 400 тыс. чел., то к переписи 1959 года выросла уже в 1,5 раза, к переписи 1989 года в 2 раза, а в 2010-е годы вплотную приблизилась к 1 млн чел.

Не все переселенцы в область оставались жить на новом месте. В литературе процесс, при котором часть переселенцев не прижилась в Калининградской области, обозначался как обратничество [13]. В целом обратничество коснулось около 38% от общего числа переселенцев, то есть тех из прибывших по программе заселения новых территорий, кто покинул территорию Калининградской области.

Также к особенностям формирования населения области относится то, что на его половозрастной структуре сказывалось значительное количество военизированных подразделений Советской армии, способствуя миграции и превалярованию мужского населения в возрасте 18—55 лет.

---

<sup>1</sup> О первоочередных мероприятиях по заселению районов и развитию сельского хозяйства в Калининградской области : постановление Совмина СССР от 09.07.1946 г. № 1522. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

Калининградская область является уникальной, но при этом довольно хорошо изученной в плане миграции населения территорией. Вместе с тем отечественные исследователи уделяют недостаточное внимание раскрытию потенциала переписей населения как источника информации о миграционных контингентах. Обычно они используют данные текущего учета о миграционных потоках. Данные о миграционных контингентах помогают четко определить, какое число мигрантов (межрегиональных и международных) проживает на территории на критические моменты переписей (и с определенной погрешностью — микропереписей), чего не позволяют сделать данные о потоках. Таким образом, выявляются итоги миграционных процессов, сложившихся на моменты проведения переписей, и оценивается тот вклад, который вносят выходы других регионов и стран в формирование населения области.

Обобщая вышесказанное, предпримем попытку на примере Калининградской области определить основные итоги применения двух разных подходов к исследованию миграции — при помощи информации и о потоках, и о контингентах. Важная задача выявления региональной специфики — изучение показателей международной миграции, а также результатов программы переселения соотечественников. Определим изменение соотношения местных и неместных уроженцев, приехавших из других регионов РФ, стран ближнего и дальнего зарубежья, в динамике за 1989—2015 годы.

### Методы и материалы

Основными источниками статистической информации о миграции в России являются переписи населения (к ним стоит добавить и микропереписи), текущий учет и, в меньшей степени, ведомственная статистика. Каждый из этих источников имеет свои особенности и ограничения как в плане полноты охвата, так и в самих критериях выявления мигрантов и миграции [14]. В данной работе будет использована статистика текущего учета миграции<sup>2</sup>, ведомственных источников, а также переписей и микропереписей населения за 1989—2015 годы, включая неопубликованные материалы переписи 1989 года, микропереписи 1994 года, а также базы микроданных переписей 2002 и 2010 годов и микропереписи 2015 года<sup>3</sup>.

Текущий учет является основным источником сведений о миграциях в межпереписные периоды и позволяет получать оперативную информацию о миграционных потоках (migration flows), так как сбор ведется сразу после наступления миграционных событий. Вместе с тем учитывается только зарегистрированная миграция на постоянное жительство, то есть возможен недоучет переселившихся и проживающих без регистрации по месту жительства. При этом за межпереписной период один и тот же человек может зарегистрироваться неоднократно, тем самым увеличивая показатели миграционных потоков. На величину потоков влияют и изменения критериев учета миграции (например, в 2011 году). После проведения переписей населения ошибка за-

<sup>2</sup> Единая межведомственная информационно-статистическая система (ЕМИСС). URL: <https://fedstat.ru/> (дата обращения: 15.01.2019).

<sup>3</sup> База микроданных переписей 2002 и 2010 годов. URL: [http://vpnmicrodata.gks.ru/webapi/opendatabase?id=VPN2002\\_2010L](http://vpnmicrodata.gks.ru/webapi/opendatabase?id=VPN2002_2010L) (дата обращения: 15.01.2019); База микроданных микропереписи 2015 года. URL: <http://vpnmicrodata.gks.ru/webapi/jsf/tableView/tableView.xhtml> (дата обращения: 15.01.2019).

крытия демографического баланса (разница между расчетной численностью населения страны и регионов согласно текущему учету и численностью, определенной непосредственно по результатам переписи населения) перераспределяется «задним числом» именно на ежегодные показатели миграционных потоков, поскольку считается, что естественное движение населения учитывается достаточно полно [15].

Ведомственная статистика обычно используется для изучения отдельных категорий мигрантов, которое ведется заинтересованными государственными структурами (пограничная служба, Министерство образования, ныне упраздненная ФМС и т. д.). К примеру, информация об участниках программы «Сотечественники» как раз относится к ведомственной статистике.

В отличие от вышеназванных источников статистическая информация переписей населения приурочена к одному конкретному времени — критическому моменту переписи — и представляет собой «мгновенную фотографию» населения, которая как бы подводит итоги протекавших демографических процессов за длительное время, предшествующее обследованию. При этом для отечественной практики характерна значительная недооценка роли переписей в изучении миграционных процессов. Так, в отличие от переписей 1897 и 1926 годов в переписях 1937, 1939, 1959 годов миграционные вопросы не были предусмотрены вовсе, а в 1970 и 1979 годах не задавался важнейший вопрос о месте рождения.

В последних переписях населения начиная с 1989 года, а также микропереписях (1994 и 2015 годов) в программу вопрос о месте рождения был включен. Благодаря этой информации можно установить состав населения каждого региона России на момент проведения переписи. Миграция, выявленная на основе несовпадения места рождения и места жительства, называется пожизненной (*lifetime migration*), так как не устанавливает время переезда и считается, что она совершена в течение жизни. Перепись собирает информацию о миграционных контингентах (*migrant stock*), а не о миграционных потоках [16]. Статистическая информация о миграционных контингентах менее подвержена недоучету миграции (поскольку учитывает и тех мигрантов, включая внутренних, чьи перемещения не попали в статистику текущего учета) и переучету (то есть игнорирует возможные многократные зарегистрированные перемещения одних и тех же лиц), оценивает только доживших до критического момента переписи, а также влиянию изменения критериев учета. Существенным недостатком является длительность интервалов между переписями — обычно 10 лет, между которыми проводятся микропереписи. Изучение пожизненной миграции является обычным для англоязычной литературы, но отечественные исследователи его применяются довольно ограниченно, и даже не всегда разделяют между собой информацию о потоках и о контингентах [17].

## Результаты

Лишь в трех субъектах Северо-Западного федерального округа численность населения в 2015 году превышала показатели 1989 года — в Калининградской, Ленинградской областях и Санкт-Петербурге (рис. 1). Именно эти регионы и являются наиболее привлекательными для мигрантов, то есть имеют положительное saldo миграционного прироста за исследуемый период. С 1989 по 2015 год население российского эксклава выросло на 11%. Важно не только то, за счет каких компонентов оно росло, но и каковы структурные изменения за прошедший период.

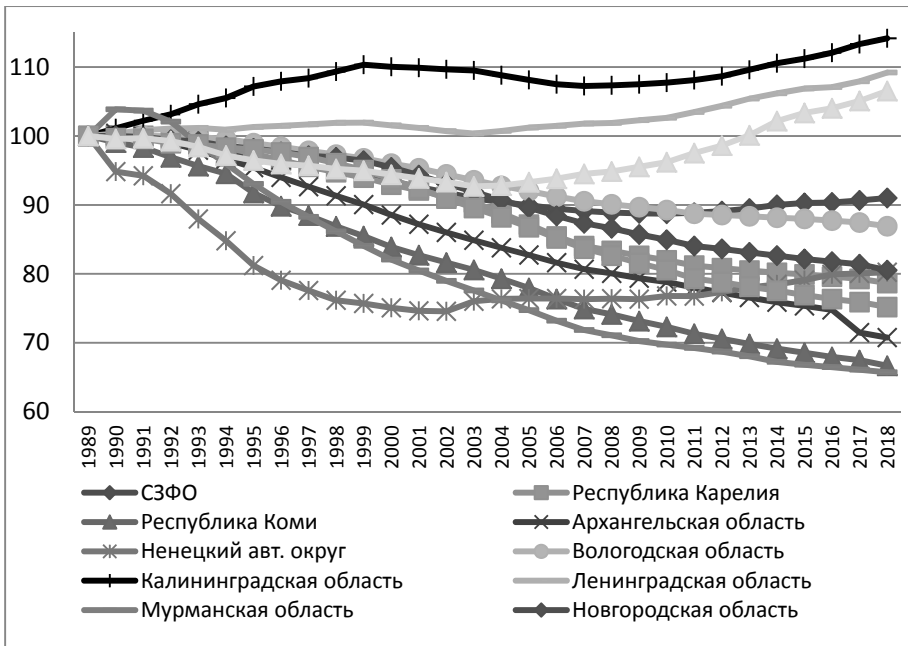


Рис. 1. Изменение численности населения регионов СЗФО по отношению к 1989 году, %

Составлено авторами по базе данных ЕМИСС, а также демографических ежегодников Росстата за соответствующие годы.

С 1997 по 2007 год в Калининградской области наблюдалась постоянная естественная убыль, которая частично компенсировалась миграционным приростом (рис. 2). С 2007 года происходит некоторое сокращение естественной убыли, которое вместе с сохраняющимся миграционным приростом привело к общему приросту численности населения.

Интенсивный прирост показателей миграции и, соответственно, общей численности населения произошел с 2011 года, когда в текущий учет миграции по месту жительства также стали включать и лиц, зарегистрированных по месту пребывания на срок 9 месяцев и более. То есть в это число, например, попали и студенты из иностранных государств, регистрация которых возможна на один календарный год<sup>4</sup>. Таким образом, увеличение числа прибывших и выбывших связано с этими изменениями, так как теперь в числе выбывших учитываются и мигранты, срок пребывания которых закончился. В среднем по России удельный вес таких лиц с 2011 года составлял примерно половину от числа лиц, зарегистрированных по месту жительства. Для Калининградской области данные изменения в методике учета мигрантов оказались весьма значимыми. Так, если в 2010 году миграционный прирост составил 3,3 тыс. чел., то в 2010 году он почти удвоился — 6,4 тыс. чел., а к 2014 году достиг 10 тыс. чел.

<sup>4</sup> Методологические пояснения об учете и демографических показателях. URL: [http://www.gks.ru/free\\_doc/new\\_site/population/demo/metod/met-dem.htm](http://www.gks.ru/free_doc/new_site/population/demo/metod/met-dem.htm) (дата обращения: 15.01.2019).

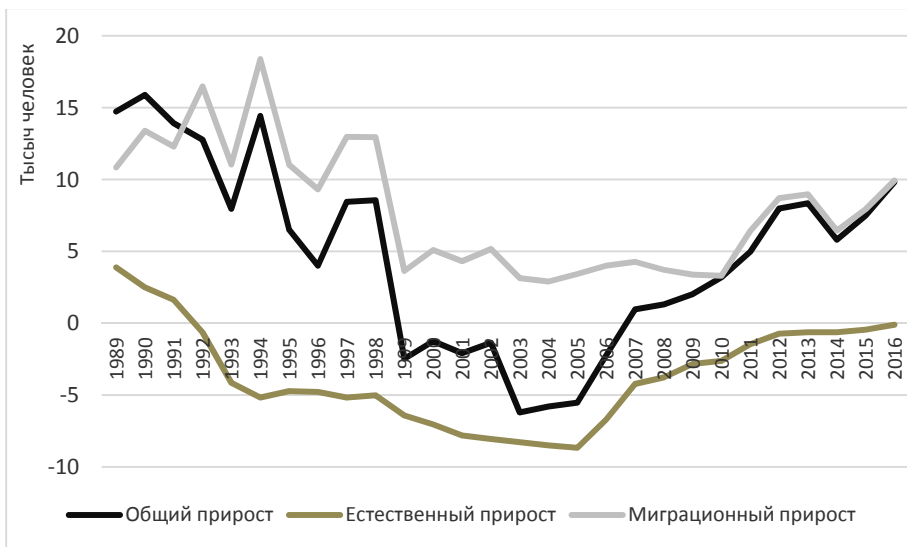


Рис. 2. Компоненты прироста населения, 1989—2016 годы, тыс. чел.

Составлено авторами по базе данных ЕМИСС, а также демографических ежегодников Росстата за соответствующие годы.

Рассмотрим миграционный прирост Калининградской области по направлениям (рис. 3). Основными «поставщиками» переселенцев в область являются страны ближнего зарубежья и немного в меньшей степени другие регионы России [18], тогда как в миграционном обмене со странами дальнего зарубежья длительное время фиксировался небольшой отток.

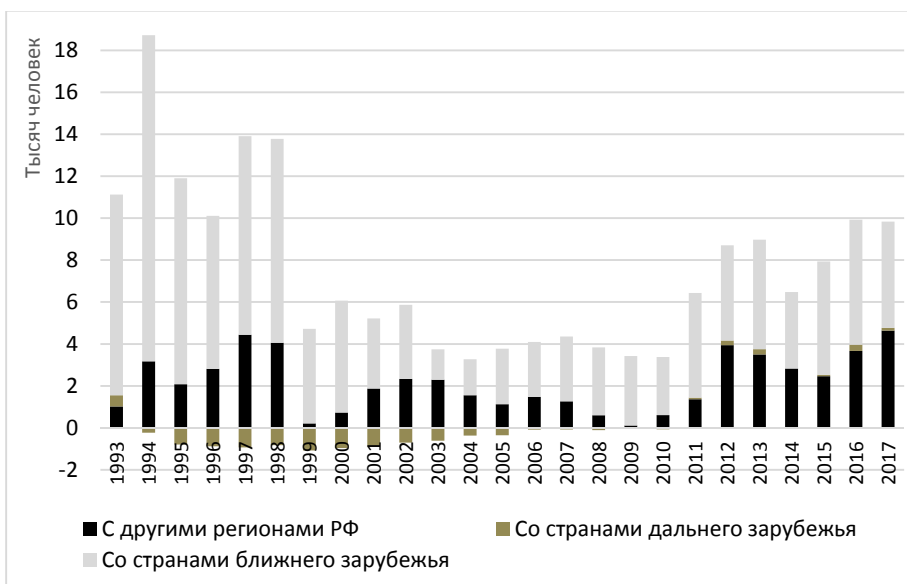


Рис. 3. Миграционный прирост Калининградской области по направлениям миграции, тыс. чел.

Составлено авторами по базе данных ЕМИСС и Калининградстата.

Колебания показателей внешнего по отношению к области миграционного прироста можно разделить на три этапа: 1990-е годы — с крайне высокими значениями прироста, 1999—2010-е годы — со значительным «проседанием» и этап с 2011 года по настоящее время, когда показатели вновь выросли. Остается дискуссионным вопрос, было ли снижение прироста в период с 1999 по 2010 год реальным, или оно больше связано с трансформациями системы учета миграции [19].

На рисунке 4 видна одна из основных особенностей миграционных процессов в Калининградской области — весьма высокое значение коэффициента миграционного прироста для международной миграции (значения сальдо международной миграции на 1000 жителей региона), особенно по сравнению с другими регионами Северо-Запада. Резкий подъем, а затем спад значений коэффициента в Санкт-Петербурге и Ленинградской области в 2012—2015 годах, по-видимому, является статистическим артефактом, а истинное значение показателя близко к среднегодовым значениям за последние годы.

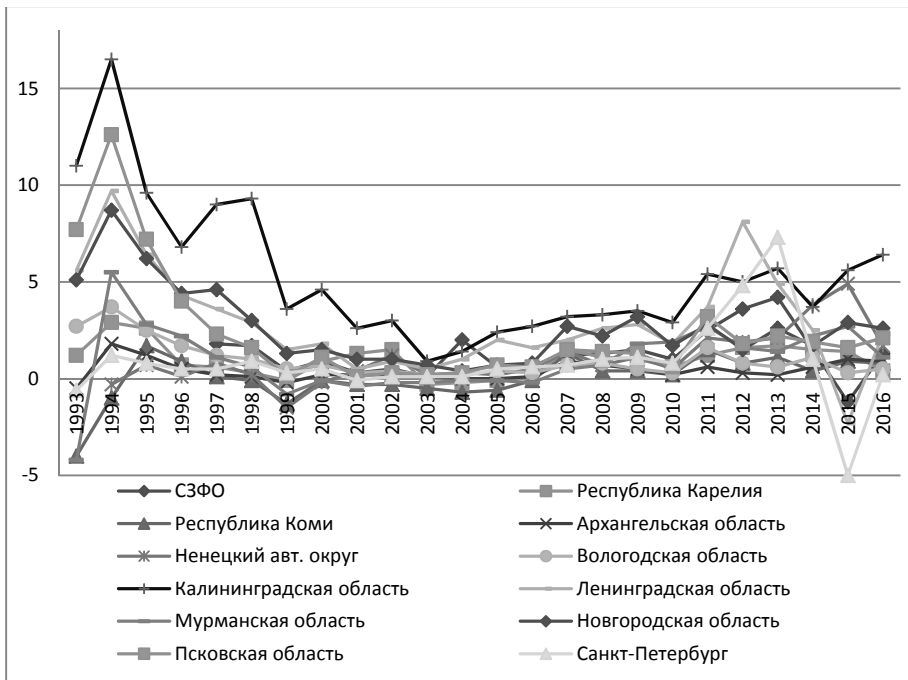


Рис. 4. Коэффициент миграционного прироста, международная миграция, 1993—2016 годы, %

Составлено авторами по базе данных ЕМИСС.

Миграция не только может решить проблему нехватки рабочей силы, но и стать ключевым фактором демографической стабилизации в стране. В качестве инструмента по решению одновременно и демографического вопроса, и нехватки трудовых ресурсов в России разработана Государственная программа по оказанию содействия добровольному переселению в Российскую Федерацию соотечественников, проживающих за рубежом. Программа принята указом президента РФ от 28 июня 2008 года №637 и предполагает переселение иностранных граждан, которые относятся к категории соотечественников, на постоянное место жительства в определенный субъект РФ [20]. Переселенцы получают основные права резидентов РФ в части медицинской помощи, устройства на работу, получения пособия по временной нетрудоспособности.

Так, Калининградская область является участником Программы переселения соотечественников с самого начала ее действия — с 2007 года. По данной программе было запланировано переселить в регион из иностранных государств 300 тыс. соотечественников с 2007 по 2012 год. Однако план был выполнен лишь менее чем на 5%. Тем не менее область стала одним из лидеров по привлечению соотечественников не только в регионах Северо-Запада, но и по всей стране в целом (табл. 1).

Таблица 1

**Количество участников программы «Соотечественники» по субъектам РФ с наибольшей численностью участников, 2007—2016 годы, чел.**

Регион	2007—2012	2013	2014	2015	2016	Всего
Калужская область	9814	4462	10 168	12 543	12 530	49 517
Липецкая область	10 814	3322	5416	11 820	9786	41 158
Воронежская область	2118	2692	5666	13 751	15 877	40 104
Калининградская область	13 302	3246	5381	5213	4368	31 510
Тульская область	243	833	7662	12 030	9684	30 452
Российская Федерация	57 990	34 697	106 319	183 146	142 935	525 087

Составлено авторами на основе данных, полученных по запросу в Росстат.

Программа была первоначально федеральной целевой, но с 2013 года ее реализация передана на уровень регионов, и сейчас действует Программа по привлечению соотечественников в регион<sup>5</sup> (далее — программа «Соотечественники»). На рисунке 5 видно, что в 2012 году численность участников программы резко сократилась — причиной этого стало то, что федеральная программа действовала лишь полгода.

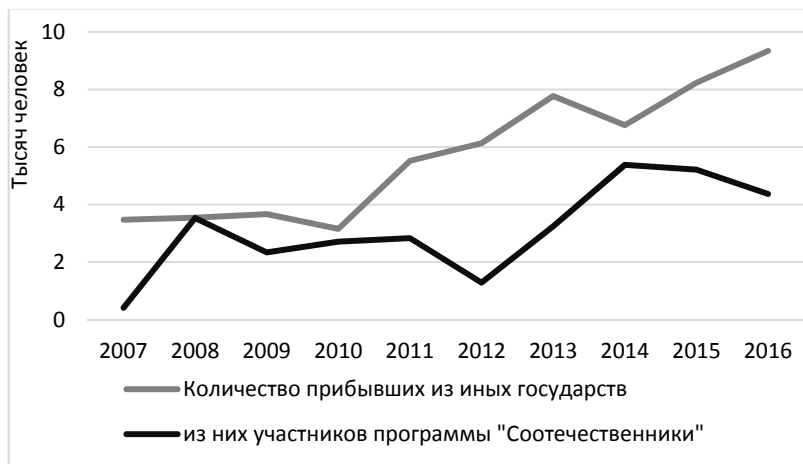


Рис. 5. Численность прибывших в Калининградскую область из иностранных государств и численность участников программы «Соотечественники», 2005—2016 годы, тыс. чел.

Составлено авторами по базе данных ЕМИСС и данных, полученных по запросу в Росстат.

<sup>5</sup> Подпрограмма «Оказание содействия добровольному переселению в Российскую Федерацию соотечественников, проживающих за рубежом, на 2018—2020 годы» государственной программы Калининградской области «Развитие гражданского общества».

Целевые показатели в данной программе значительно снижены по сравнению с ранее действующей, учитывая прежний опыт. Согласно новому плану реализации программы «Соотечественники» планируется привлекать на территорию Калининградской области около 4 тыс. чел. ежегодно, что считается достаточно выполнимыми целевыми показателями. С 2008 года весомая часть международных мигрантов прибывает в качестве участников программы.

По данным переписей 1989—2010 годов (ВПН) и микропереписей 1994 и 2015 годов (МПН), большую часть населения Калининградской области составляли уроженцы России. Но соотношение родившихся в Калининградской области и приехавших из других регионов России сильно менялось. Так, в 1989 году уроженцами области были чуть более 40% населения (359,2 тыс. чел.), в 2002 году — 48,2% (460,1 тыс. чел.), а к 2010 году их стало чуть более половины (478,7 тыс. чел.) (рис. 6). На ВПН-2010 приходится аномальный рост доли не указавших регион рождения. Для обеспечения сопоставимости результатов переписи 1989 года и последующих группа не указавших место своего рождения была объединена с группой уроженцев стран дальнего зарубежья. Так, если по переписи 1989 году таковых было 12,8 тыс. чел., то в 2002 году — 17,6 тыс. чел. (из них 9,5 тыс. — из прибывших из неуказанных территорий), а в 2010 году — 46,4 тыс. чел. (из них прибывших из неуказанных территорий 38,2 тыс. чел.).

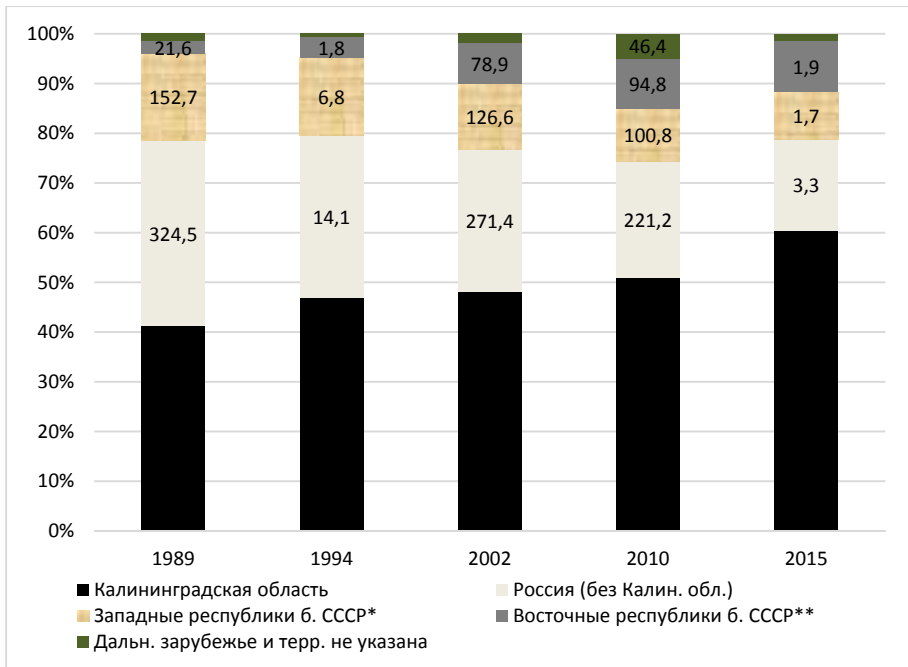


Рис. 6. Структура населения Калининградской области по месту рождения, % (подписи данных — в тыс. чел.)

\* Западные республики бывшего СССР: Беларусь, Украина, Латвия, Литва, Эстония, Молдова;

\*\* Восточные республики бывшего СССР: Казахстан, Узбекистан, Таджикистан, Армения, Грузия вместе с бывшими автономиями, Азербайджан, Киргизия и Туркменистан

Составлено авторами по данным переписей и микропереписей населения за соответствующие годы.



С каждым годом в формировании населения региона растет роль уроженцев области (рис. 7). Связано это в первую очередь с тем, что «собственные» уроженцы стали появляться только после 1945 года. В более поздних поколениях доля местных уроженцев повышается, а максимальных значений достигает в возрастах младше трудоспособного. К примеру, в поколении 1973 года, по данным МПН-1994, местными уроженцами были 73% жителей области, в поколении 1983 года — 82%, а в поколении 1993 года — уже 97%.

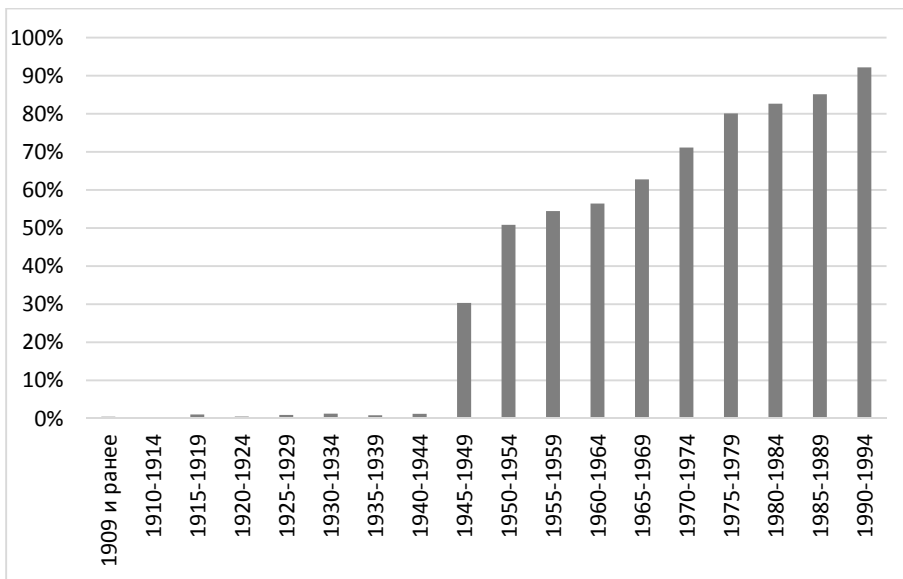


Рис. 7. Доля уроженцев Калининградской области, проживающих в ней, по годам рождения (в 1994 году), %

Составлено авторами по данным МПН-1994.

Резкое увеличение (с 50,8 до 60,4%) доли уроженцев области, по данным МПН-2015 (рис. 6), по-видимому, является следствием не только реального роста показателя, но и некоторого смещения выборки, несмотря на то что данные по месту рождения репрезентативны на уровне Российской Федерации в целом<sup>6</sup>. Так, микроперепись 2015 года была проведена по выборке в 1,5% от общей численности населения страны, тогда как микроперепись 1994 года охватила 5% россиян.

В формировании населения Калининградской области большую роль сыграли выходцы из центральной России, чем из соседнего Северо-Запада. В 1989 году почти каждый пятый житель области был выходцем из регионов, ныне относящихся к ЦФО, в первую очередь из Смоленской, Брянской и Нижегородской областей. В таблице 2 содержится информация о распределении уроженцев других регионов РФ, проживающих в Калининградской области (приехавшие), и уроженцев Калининградской области, на момент переписи населения 2010 года постоянно проживавших в других субъектах РФ (уехавшие).

<sup>6</sup> Методологические пояснения МПН-2015. URL: [http://www.gks.ru/free\\_doc/new\\_site/population/demo/micro-perepis/finish/metod2.html](http://www.gks.ru/free_doc/new_site/population/demo/micro-perepis/finish/metod2.html) (дата обращения: 15.01.2019).

Таблица 2

**Пожизненная межрегиональная миграция  
в Калининградской области в 2010 году, чел.**

Регион	Приехавшие	Регион	Уехавшие
Смоленская область	9942	Москва	15153
Брянская область	9572	Московская область	11316
Московская область	6213	Санкт-Петербург	9989
Нижегородская область	6151	Краснодарский край	5160
Краснодарский край	5648	Ленинградская область	3855
Кировская область	5186	Ростовская область	3181
Псковская область	5064	Самарская область	2771
Воронежская область	4879	Мурманская область	2749
Приморский край	4848	Тюменская область	2673
Алтайский край	4742	Нижегородская область	2615
Тамбовская область	4680	Свердловская область	2471
Ленинградская область	4657	Смоленская область	2420
Тверская область	4495	Волгоградская область	2244
Свердловская область	4320	Воронежская область	2058
Ростовская область	4220	Псковская область	1842
Остальные регионы	136636	Остальные регионы	52614

Составлено авторами по данным ВПН-2010.

Среди наиболее привлекательных для отъезда регионов наиболее сильно выделяются Москва, Санкт-Петербург и их области, в меньшей степени регионы Юга России. В целом на одного уехавшего приходится почти два приехавших уроженца других регионов России (123,1 тыс. и 221,2 тыс. чел. соответственно).

В 1989 году почти каждый седьмой родился в Белорусской или Украинской ССР, но к 2010-м годам их стало почти в 2 раза меньше, тогда как произошел стремительный рост числа уроженцев Казахстана, Узбекистана, Киргизии и Армении (рис. 8). Уроженцев Литвы, Латвии и Эстонии даже суммарно в 1989 году было всего 2,6% от населения области, к последним обследованиям их доля снизилась до 1,6—1,8%. Доля выходцев из стран дальнего зарубежья, за исключением Германии, Польши и, в меньшей степени, Венгрии (по большей части выходцев из семей военнослужащих, дислоцировавшихся в этих странах [21]), пока еще незначительна.

Значительное снижение доли уроженцев Беларуси и Украины в первую очередь связано с их более «старой» возрастной структурой и в меньшей степени — с выездом в другие регионы РФ и страны, в том числе рождения [22]. На рисунках 9 и 10 представлено сравнение возрастной структуры выходцев из Беларуси и Казахстана, проживавших в Калининградской области на момент микропереписей 1994 и 2015 годов.

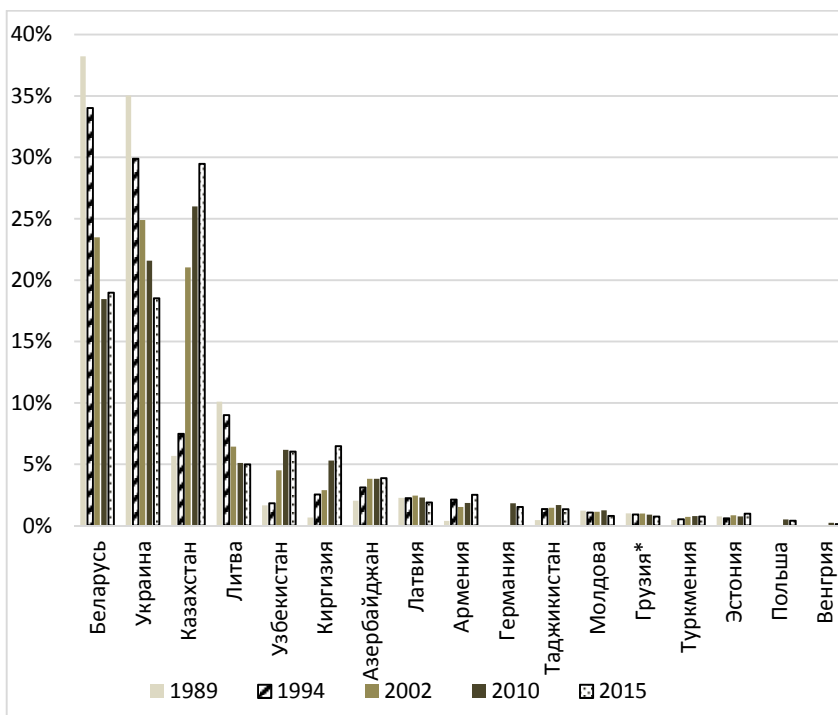


Рис. 8. Распределение уроженцев других стран в населении Калининградской области, %  
\* Грузия вместе с Абхазией и Южной Осетией

Составлено авторами по данным переписей и микропереписей населения за соответствующие годы.

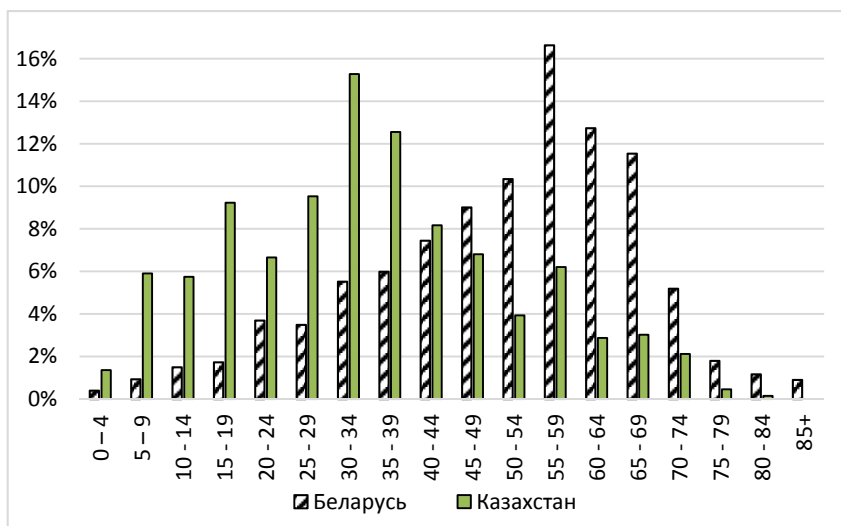


Рис. 9. Возрастные профили уроженцев Беларуси и Казахстана в населении Калининградской области в 1994 году, %

Составлено авторами по данным МПН-1994.

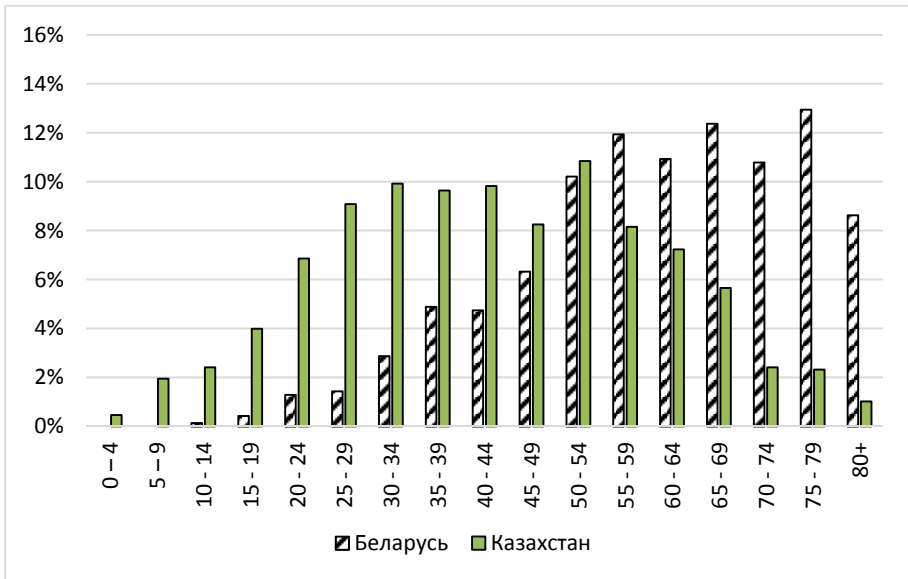


Рис. 10. Возрастные профили уроженцев Беларуси и Казахстана в населении Калининградской области в 2015 году, %

Составлено авторами по данным МПН-2015.

Уроженцы Беларуси приезжали на освоение новоприобретенной территории одними из первых (для поколений 1920—1940 годов их доля во всем населении, по МПН-1994, составляла до 15—20%), но с тех пор «подпитка» новыми прибывающими почти прекратилась. Уже в 1994 году пик в возрастной структуре приходился на 55—59 лет, тогда как у выходцев из Казахстана он был в 30—34 года, что свидетельствует о несравнимо более молодой возрастной структуре. Данные различия сохранились и к 2015 году с той разницей, что возрастной профиль выходцев из Беларуси стал еще «старее», а у уроженцев Казахстана — равномернее.

В качестве одного из «индикаторов» миграционных процессов можно выделить этнический состав населения. По данным переписей населения 1959—1989 годов, русские составляли около 78% населения области, в 2002 году — 83,1%, а в 2010-м — 86,4% от указавших национальную принадлежность. Большинство (65,6%, или 75 тыс. чел.) родившихся в других странах и приехавших после распада СССР и установления новых межгосударственных границ<sup>7</sup> являются этническими русскими. Это намного выше общероссийского показателя в 57% (или 3 млн 233 тыс. чел.). Со времени начала действия программы «Соотечественники» и до последней переписи населения, то есть с 2007 по 2010 год, русские составляли 61,7% приехавших в область. Этнических русских, родившихся за пределами России и приехавших после 1991 года, как и представителей народов, традиционно проживающих в России, следует отнести скорее к «репатриантам», чем к «международным мигрантам» в привычном понимании [23]. Стоит особо отметить, что преоблада-

<sup>7</sup> Данное значение является оценочным и несколько заниженным. Оно определено исходя из ответов на вопрос программы ВПН-2010 «С какого года вы непрерывно проживаете в данном населенном пункте?»

ние русских в миграционных потоках из бывших союзных республик установлено еще в начале 2000-х годов по данным текущей статистики, но начиная с 2008 года сопоставимая информация перестала собираться, и данные переписей населения относительно этнического состава мигрантов стали уникальными.

Наибольшее снижение абсолютных и относительных показателей в период с 1989 по 2010 год у белорусов: с 73,9 тыс. до 32,5 тыс. чел. (или с 8,5 до 3,6% от населения области) и у украинцев: с 62,8 тыс. до 32,8 тыс. чел. (или с 7,2 до 3,7%). Это может быть вызвано не только миграционными процессами, но и естественным выбыванием более старых поколений, а также ассимиляцией и сменой этнической идентичности на «русских» у лиц белорусского, украинского происхождения, особенно из смешанных семей, как это происходит и в других регионах России [24—26]. При этом критерий места (региона и/или страны) рождения является неизменным на протяжении всей жизни.

В постсоветское время растет также численность армян (с 1,6 тыс. до 9,2 тыс. чел. в 1989—2010 годы), немцев (с 1,3 тыс. до 7,3 тыс. чел.), азербайджанцев (с 1,9 тыс. до 3,3 тыс. чел.) и узбеков (с 0,5 до 2,2 тыс. чел.), проживающих в области.

## Обсуждение

Использование данных переписей населения для анализа миграционных процессов позволяет оценить не столько сам процесс миграции, сколько ее результаты при помощи выявления миграционных контингентов как на уровне всей страны в целом, так и ее отдельных регионов. К особенностям России относится то, что большая часть уроженцев других стран — граждане РФ (причем получившие гражданство, как правило, в ускоренном порядке [27]), поэтому данный критерий малоинформативен. Хорошим показателем выступает предыдущее место жительства, без уточнения даты переезда, данный критерий успешно применяется, к примеру, в Индии [28], но в программе российских переписей населения он не предусмотрен. Изучение международных и внутренних пожизненных миграций (при помощи вопроса о месте рождения — неизменной в течение жизни индивидуальной характеристике) является наиболее используемым подходом во всем мире [29; 30], но отечественными исследователями в настоящее время он востребован не в достаточной степени.

Анализ информации о структуре населения Калининградской области по данным о месте рождения, полученной в ходе проведения переписей и микропереписей 1989—2015 годов, выявил рост значения в формировании населения Калининградской области собственных уроженцев и ослабление миграционных связей с другими территориями (за исключением Казахстана, среднеазиатских стран и Закавказья). В первую очередь это произошло за счет естественного выбытия поколений, заселявших бывшую Кёнигсбергскую область в послевоенное время и, соответственно, родившихся за ее пределами.

Несмотря на определенную эффективность программы «Соотечественники» (регион относится к лидерам в РФ по числу привлеченных переселенцев), стоит подчеркнуть, что рост численности выходцев из Казахстана, Узбекистана, Киргизии и Армении наблюдался и до начала ее действия. Более того, в населении области снижается доля уроженцев Беларуси и Украины, для которых характерна возрастная структура, заметно смещенная к старшим возрастам. При этом возможен кратковременный всплеск числа переселенцев из Украины (включая участников программы «Соотечественники») на период обострения вооруженного конфликта на Востоке страны.

Область становится более «оседлой», устойчивой. Постепенно выбывают поколения рожденных преимущественно в других регионах и странах (новые переселения, как правило, переносятся легче, когда уже есть опыт миграции). С другой стороны, эксклавное положение и повышение роли собственных уроженцев в населении могут вызвать трансформацию региональной идентичности, ее усиление, «замыкание в себе», возникновение чувства оторванности от остальной страны.

*Исследование осуществлено в рамках Программы фундаментальных исследований НИУ ВШЭ в 2019 году.*

### Список литературы

1. Колганова Э.М. Заселение Калининградской области // Ученые записки (Калининградский государственный педагогический институт). 1962. №8. С. 151—175.
2. Колганова Э.М. Образование и развитие Калининградской области — интернациональный подвиг советского народа // Ленинская национальная политика в действии. Калининград, 1974. С. 37—64.
3. Фарутин И.А. Становление и развитие Калининградской области. Калининград, 1978.
4. Костяшов Ю.В. Заселение Калининградской области после Второй мировой войны // Гуманитарная наука в России: Соросовские лауреаты. М., 1996. С. 82—87.
5. Федоров Г.М., Зверев Ю.М., Корнеевец В.С. Российский эксклав на Балтике: Калининградская область в балтийском экономическом пространстве / под ред. Г.М. Федорова. Калининград, 1997.
6. Кузнецова Т.Ю. Геодемографическая обстановка в странах Балтийского макро-региона: проблемы и перспективы / под ред. Г.М. Федорова. Калининград, 2009.
7. Емельянова Л.Л. Место Калининградской области в миграционных процессах России и стран региона Балтийского моря // Миграция и социально-экономическое развитие стран региона Балтийского моря : матер. междунар. конф. / под ред. Л.Л. Емельяновой, Г.М. Федорова. Калининград, 2008. С. 56—75.
8. Клемешев А.П. Об устойчивости калининградского социума // Регион сотрудничества. №17. Дискуссионные вопросы регионального развития. Калининград, 2001. С. 15—22.
9. Емельянова Л.Л., Кретинин Г.В. Формирование калининградского социума и проблема миграции // Калининградские архивы: материалы и исследования : науч. сб. 2008. Вып. 8. С. 159—166.
10. Тюрюканова Е.В. Миграционные траектории и миграционные намерения жителей Калининградской области // Результаты социологического исследования. МОМ. М., 2008.
11. Зимовина Е.П. Миграции и процесс трансформации полиэтничной структуры населения Калининградской области в постсоветский период // Балтийский регион. 2014. №2. С. 111—127.
12. Büsch O. Moderne Preussische Geschichte 1648—1947: Eine Anthologie. Walter de Gruyter GmbH & Co KG, 1981. Bd. 52.
13. Костяшов Ю.В. Обратничество в процессе заселения Калининградской области в послевоенные годы // Балтийский регион в истории России и Европы. Калининград, 2005. С. 211—219.
14. Мкртчян Н.В. Статистические источники информации о миграции населения в России // Методология и методы изучения миграционных процессов : междисциплинарное учеб. пособие / под ред. Ж. Зайончковской, И. Молодиковой, В. Мукомеля. М., 2007. С. 184—209.
15. Mkrtychyan N.V. Domestic Migration in Russia // Migration in Russia. М., 2013. С. 178—193.
16. Чудиновских О.С. О понимании статистики миграции // Вопросы статистики. 2017. №5. С. 19—27.

17. *Abylkalikov S. I.* Migration activity and adaptation of Russian regional populations // *Regional Research of Russia*. 2016. Т. 6, №4. С. 357—365.
18. *Лялина А. В.* География внешних миграционных связей Калининградской области в 1990-е и 2000-е годы // *Вестник Балтийского федерального университета им. И. Канта*. Сер.: Естественные и медицинские науки. 2016. № 1. С. 27—37.
19. *Карачурина Л. Б., Мкртчян Н. В.* Внутренняя долговременная миграция населения в России и других странах // *Вестник Московского университета*. Сер. 5. География. 2017. №2. С. 74—80.
20. *Федоров Д. Г.* Оценка перспектив обеспеченности Калининградской области трудовыми ресурсами // *Вестник Балтийского федерального университета им. И. Канта*. Сер.: Естественные и медицинские науки. 2009. № 1. С. 117—121.
21. *Федоров Г. М.* Население Калининградской области. Демографические условия обоснования Территориальной комплексной схемы градостроительного планирования развития территории Калининградской области и ее частей : монография. Калининград, 2001.
22. *Chudinovskikh O., Denisenko M.* Russia: A Migration System with Soviet Roots // Retrieved December. 2017. Т. 6. URL: <https://www.migrationpolicy.org/article/russia-migration-system-soviet-roots> (дата обращения: 15.02.2019).
23. *Абылкаликов С. И.* Уроженцы стран бывшего СССР в структуре населения современной России // Социологические исследования. 2016. №4. С. 42—49.
24. *Сороко Е. Л.* Этнически смешанные супружеские пары в Российской Федерации // *Демографическое обозрение*. 2014. Т. 1, №4 (4). С. 96—121.
25. *Богоявленский Д. Д.* Перепись 2010: этнический срез // *Демоскоп Weekly*. 2012. № 531—532. С. 12—25.
26. *Темиргалеев Р. Ф.* Украинцы Приморского края в 1897—2010 гг. в демографическом разрезе: от ядра «Зеленого клина» до ассимиляции // *Демографическое обозрение*. 2017. Т. 4, №4. С. 150—169.
27. *Chudinovskikh O.* Migration and Bilateral Agreements in the Commonwealth of Independent States // *Free Movement of Workers and Labour Market Adjustment: Recent Experiences from OECD Countries and the European Union*, OECD Publishing, 2012. URL: <http://www.gbv.de/dms/zbw/72056803X.pdf> (дата обращения: 15.01.2019). doi: 10.1787/9789264177185-14.
28. *Bhagat R. B.* Assessing the Measurement of Internal Migration in India // *Asian and Pacific Migration Journal*. 2008. Vol. 17, № 1. P. 91—102.
29. *Abel G. J., Sander N.* Quantifying global international migration flows // *Science*. 2014. Т. 343, №6178. С. 1520—1522.
30. *Bell M., Charles-Edwards E., Kupiszewska D., Yu Zhu Y.* Internal migration data around the world: Assessing contemporary practice // *Population, Space and Place*. 2015. Vol. 21, № 1. P. 1—17.

### Об авторах

*Салават Иргалиевич Абылкаликов*, кандидат социологических наук, преподаватель кафедры демографии, младший научный сотрудник научно-учебной лаборатории социально-демографической политики Института демографии, Национальный исследовательский университет «Высшая школа экономики», Россия.

E-mail: [abylkalikov@yandex.ru](mailto:abylkalikov@yandex.ru)

ORCID: <http://orcid.org/0000-0003-3405-3867>

*Виталий Сергеевич Сазин*, аспирант, Санкт-Петербургская школа экономики и менеджмента, Национальный исследовательский университет «Высшая школа экономики», Россия.

E-mail: [vssazin@hse.ru](mailto:vssazin@hse.ru)

ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-2554-754X>



MIGRATION IN THE KALININGRAD REGION REFLECTED  
IN THE 1989—2015 CENSUSES AND MICROCENSUSES

S. I. Abylkalikov<sup>1</sup>

V. S. Sazin<sup>2</sup>

<sup>1</sup> National Research University Higher School of Economics  
20, Myasnitskaya St., Moscow, 101000, Russia

<sup>2</sup> Saint Petersburg Branch of the National Research University Higher School of Economics  
3, Kantemirovskaya St., St. Petersburg, 194100, Russia

Submitted on May 12, 2018

doi: 10.5922/2079-8555-2019-2-3

*The Kaliningrad region stands out for its history and geographical location. In the post-war period, the region was completely repopulated. People from many parts of Russia and other republics of the former USSR were recruited to develop the new territory. Although demographic processes and migration in the Kaliningrad region have been studied in detail, we believe that census and micro-census data can significantly advance the current knowledge of this unique region. This holds true for the data relating to the results of pre-survey migration. This approach differs markedly from traditional migration studies in Russia, which rely on migration flow data, in both data sources and migration criteria employed. Our study uses the place of birth data from the 1989, 2002, and 2010 censuses and the 1994 and 2015 microcensuses. We conclude that the proportions of residents born locally and in post-Soviet Asian countries have been increasing in recent decades. At the same time, the contribution of the natives of Belarus and Ukraine to the region's population is rapidly declining, largely due to the change of generations having a different migration history.*

**Keywords:** migration flows, migrant stock, migration, census, microcensus, repatriation programme

References

1. Kolganova, E.M. 1962, Moving in the Kaliningrad region, *Uchenye zapiski (Kaliningradskij gosudarstvennyj pedagogicheskij institut)* [Scientific notes (Kaliningrad State Pedagogical Institute)] no. 8, p. 151—175 (in Russ.).
2. Kolganova, E.M. 1974, Education and development of the Kaliningrad region is an international feat of the Soviet people, *Leninskaya natsional'naya politika v deystvii* [Lenin's national policy in action], Kaliningrad, p. 37—64 (in Russ.).
3. Farutin, I.A. 1978, *Stanovleniye i razvitiye Kaliningradskoy oblasti* [Formation and development of the Kaliningrad region], Kaliningrad (in Russ.).
4. Kostyashov, Yu.V. 1996, Settlement of the Kaliningrad Region after the Second World War, *Gumanitarnaya nauka v Rossii: Sorosovskiye laureaty* [Humanitarian Science in Russia: Soros Prize Winners], Moscow (in Russ.).
5. Fedorov, G.M., Zverev, Yu. M., Korneyevets, V.S. 1997, *Rossiyskiy eksklav na Baltike: Kaliningradskaya oblast' v baltiyskom ekonomicheskom prostranstve* [Russian exclave in the Baltic: Kaliningrad region in the Baltic economic space], Kaliningrad (in Russ.).
6. Kuznetsova, T. Yu. 2009, *Geodemograficheskaya obstanovka v stranakh Baltiyskogo makroregiona: problemy i perspektivy* [Geodemographic situation in the countries of the Baltic macroregion: problems and prospects], Kaliningrad (in Russ.).
7. Yemelyanova, L.L. 2008, The Place of the Kaliningrad Region in the Migration Processes of Russia and the Countries of the Baltic Sea Region In: Yemelyanova, L.L., Fedorov, G.M. (eds.) *Migratsiya i sotsial'no-ekonomicheskoye razvitiye stran regiona Baltiyskogo moraya* [Migration and socio-economic development of the Baltic Sea region countries], Materials of the International Scientific Conference, p. 56—75, Kaliningrad (in Russ.).



8. Klemeshev, A. P. 2001, On the Stability of the Kaliningrad Socium, *Region sotrudnichestva* [Region of Cooperation], no. 17, Kaliningrad, p. 15—22 (in Russ.).
9. Yemelyanova, L. L., Kretinin, G. V. 2008, Formation of the Kaliningrad socium and the migration problem, *Kaliningradskiy arkhiv: materialy i issledovaniya* [Kaliningrad archives: materials and research], Kaliningrad, no. 8, p. 159—166 (in Russ.).
10. Tyuryukanova, Ye. V. 2008, *Migratsionnyye trayektorii i migratsionnyye namereniya zhiteley Kaliningradskoy oblasti* [Migratory trajectories and migratory intentions of residents of the Kaliningrad region], Moscow (in Russ.).
11. Zimovina, E. P. 2014, Migration and the Transformation of Multiethnic Population Structure in the Kaliningrad Region of the Post-Soviet Era, *Balt. Reg.*, no. 2, p. 86—99. doi: <http://dx.doi.org/10.5922/2079-8555-2014-2-7>.
12. Büsch, O., Neugebauer, W. 1981, *Moderne Preussische Geschichte 1648—1947: Eine Anthologie*, Walter de Gruyter GmbH & Co KG, Berlin. doi: <http://dx.doi.org/10.1515/9783110837315> (in Germ.).
13. Kostyashov, Yu. V. 2005, The Refugees in the process of settlement of the Kaliningrad region in the post-war years, *Baltiyskiy region v istorii Rossii i Yevropy* [The Baltic region in the history of Russia and Europe], p. 212—228 (in Russ.).
14. Mkrtychyan, N. V. 2007, Statistical sources of information on population migration in Russia, *Metodologiya i metody izucheniya migratsionnykh protsessov* [Methodology and methods for studying migration processes], Moscow, p. 184—209 (in Russ.).
15. Mkrtychyan, N. V. 2013, Domestic Migration in Russia. In: *Migration in Russia*, Moscow, p. 178—193.
16. Chudinovskikh, O. S. 2017, On understanding migration statistics, *Voprosy statistiki* [Statistical issues], no. 5, p. 19—27 (in Russ.).
17. Abylkalikov, S. 2016, Migration Activity and Adaptation of Russian Regional Populations, *Regional Research of Russia*, Vol. 6, no. 4, p. 357—365. doi: <http://dx.doi.org/10.1134/s207997051604002x>.
18. Lialina, A. V. 2016, Geography of external migration ties of the Kaliningrad region in the 1990s and 2000s, *Vestnik Baltiyskogo federal'nogo universiteta I. Kanta. Seriya: Estestvennye i meditsinskie nauki* [IKBFU's Vestnik: Natural and medical sciences], no. 1, p. 27—37 (in Russ.).
19. Karachurina, L. B., Mkrtychyan, N. V. 2017, Long-Term Internal Migration Of Population In Russia And Other Countries, *Vestnik Moskovskogo universiteta* [Bulletin of Moscow University.], no. 2, p. 74—80 (in Russ.).
20. Fedorov, D. G. 2009, Estimation of the prospects for the provision of the Kaliningrad region with labor resources, *Vestnik Baltiyskogo federal'nogo universiteta im. I. Kanta. Seriya: Yestestvennyye i meditsinskiye nauki* [IKBFU's Vestnik: Natural and medical sciences], no. 1, p. 118—121 (in Russ.).
21. Fedorov, D. G. 2001, *Naseleniye Kaliningradskoy oblasti. Demograficheskiye usloviya obosnovaniya Territorial'noy kompleksnoy skhemy gradostroitel'nogo planirovaniya razvitiya territorii Kaliningradskoy oblasti i yeye chastey* [The population of the Kaliningrad region. Demographic conditions for the justification of the Territorial Integrated Scheme of Urban Planning for the Development of the Territory of the Kaliningrad Region and Its Parts], Kaliningrad (in Russ.).
22. Chudinovskikh, O., Denisenko, M. 2017, Russia: A Migration System with Soviet Roots, *Retrieved December*, no. 6, available at: <https://www.migrationpolicy.org/article/russia-migration-system-soviet-roots> (accessed 15.02.2019).
23. Abylkalikov, S. 2016, Natives of the countries of the former USSR in the structure of the population of modern Russia, *Sotsiologicheskkiye issledovaniya* [Sociological research], no. 4, p. 42—49 (in Russ.).
24. Soroko, E. L. 2014, Ethnically mixed families in the Russian Federation, *Demograficheskoe obozrenie* [Demographic review], no. 4, p. 96—123 (in Russ.).
25. Bogoiavlensky, D. D. 2012, 2010 Census: Ethnic Section, *Demoskop Wikli* [Demoscope Weekly], no. 531—532, p. 12—25 (in Russ.).
26. Temirgaleyev, R. F. 2017, The Ukrainians of Primorsky Krai in 1897—2010. in the demographic section: from the core of the Green Wedge to assimilation, *Demograficheskoe obozrenie* [Demographic review], Vol. 4, no. 4, p. 150—169 (in Russ.).

27. Chudinovskikh, O. 2012, Migration and Bilateral Agreements in the Commonwealth of Independent States, Migration and bilateral agreements in the Commonwealth of Independent States. In: *Free Movement of Workers and Labour Market Adjustment: Recent Experiences from OECD Countries and the European Union*, OECD Publishing. doi: <http://dx.doi.org/10.1787/9789264177185-14>.

28. Bhagat, R.B. 2008, Assessing the Measurement of Internal Migration in India, *Asian and Pacific Migration Journal*, Vol. 17, no. 1, p. 91—102. doi: <http://dx.doi.org/10.1177/011719680801700105>.

29. Abel, G.J. 2013 Estimating global migration flow tables using place of birth data, *Demographic Research*, no. 28, p. 505—546. doi: <http://dx.doi.org/10.4054/demres.2013.28.18>.

30. Bell, M., Charles-Edwards, E., Kupiszewska, D., Yu Zhu, Y. 2015, Internal migration data around the world: Assessing contemporary practice, *Population, Space and Place*, Vol. 21, no. 1, p. 1—17. doi: <http://dx.doi.org/10.1002/psp.1848>.

#### The authors

*Dr Salavat I. Abylkalikov*, Institute of Demography, National Research University Higher School of Economics, Russia.

E-mail: [abylkalikov@yandex.ru](mailto:abylkalikov@yandex.ru)

ORCID: <http://orcid.org/0000-0003-3405-3867>

*Vitaly S. Sazin*, PhD Student, Saint Petersburg Branch of the National Research University Higher School of Economics, Russia.

E-mail: [vssazin@hse.ru](mailto:vssazin@hse.ru)

ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-2554-754X>

#### To cite this article:

Abylkalikov, S.I., Sazin, V.S. 2019, Migration in the Kaliningrad region reflected in the 1989—2015 censuses and microcensuses, *Balt. reg.*, Vol. 11, no. 2, p. 32—50. doi: [10.5922/2079-8555-2019-2-3](https://doi.org/10.5922/2079-8555-2019-2-3).



## СЦЕНАРНОЕ МОДЕЛИРОВАНИЕ ОТДЕЛЬНЫХ НАПРАВЛЕНИЙ ОБЕСПЕЧЕНИЯ РОСТА ЭКОНОМИЧЕСКОЙ ЭФФЕКТИВНОСТИ РЕГИОНАЛЬНОГО ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСА РОССИЙСКОГО ЭКСКЛАВА НА БАЛТИКЕ

*И. С. Гуменюк<sup>1</sup>*

*К. Ю. Волошенко<sup>1</sup>*

*А. А. Новикова<sup>1</sup>*



*Реализация имеющегося высокого транспортно-логистического потенциала Калининградской области ограничена сегодня действием ряда лимитирующих факторов. Данная проблема, обозначаемая авторами как «эффект транспортного тупика» (transport deadlocks), определяет и низкую вовлеченность транспорта в региональную экономику. Это проявляется на уровне формирования валовой добавленной стоимости региона, где участие и вклад транспорта ниже потенциально возможного, исходя из его ключевой роли в экономике Калининградской области. Поэтому данное исследование обращено к оценке отдельных направлений обеспечения роста экономической эффективности транспортного комплекса региона, системно проявляющихся на уровне изменения такого интегрального показателя, как добавленная стоимость. Рассматривается преобладающее влияние на экономическую эффективность, которое оказывают помимо прочих структура перевозимых грузов и особенности перераспределения добавленной стоимости в пользу региональных участников в процессе организации транспортировки. С использованием авторской имитационной модели и разработанной информационно-аналитической системы «СОТТКО» проводится сценарное моделирование и оценка изменения добавленной стоимости на примере отдельных категорий грузов, соответствующих промежуточным, инвестиционным и потребительским товарам, согласно общепринятой Международной классификации по широким экономическим категориям (МКТ ШЭК-4). Результаты расчетов показывают, что потенциал увеличения добавленной стоимости и связанный с этим рост экономической эффективности транспортного комплекса региона обусловлен переориентацией на перевозку инвестиционных и потребительских товаров. При этом наибольший эффект достигается по железнодорожному и автомобильному видам транспорта. Для морского транспорта преобладающее значение сохраняет рост физического объема перерабатываемых грузов. Результаты исследования и использованные инструменты моделирования применимы к другим регионам как для анализа актуальной ситуа-*

---

<sup>1</sup> Балтийский федеральный университет им. И. Канта, 236016, Россия, Калининград, ул. А. Невского, 14.

*Поступила в редакцию 15.02.2018 г.*

doi: 10.5922/2079-8555-2019-2-4

### **Для цитирования:**

*Гуменюк И. С., Волошенко К. Ю., Новикова А. А. Сценарное моделирование отдельных направлений обеспечения роста экономической эффективности регионального транспортного комплекса российского эксклава на Балтике // Балтийский регион. 2019. Т. 11, № 2. С. 51—72. doi: 10.5922/2079-8555-2019-2-4.*

© Гуменюк И. С., Волошенко К. Ю.,  
Новикова А. А., 2019

ции и оценки эффективности транспортного комплекса, так и для выявления условий роста отрасли, в частности при разработке проектов и предложений по интенсификации транспортных услуг.

**Ключевые слова:** транспортная система, региональная экономика, Калининградская область, добавленная стоимость, имитационное моделирование

## Введение

Для некоторых регионов России, к числу которых относится и Калининградская область, в силу их экономико-географического положения транспорт выступает системообразующим элементом региональной экономики. Такие территории в рамках теоретической типологизации регионов Дж. Фридмана [1] относятся к группе «коридоры развития». Это регионы, через которые проходят важные внешнеторговые потоки государства, а также обеспечивается масштабное взаимодействие с соседними странами или макрорегиональными экономическими объединениями. Среди регионов России к «коридорам развития» чаще всего относят Приморский и Хабаровский край (выход на Китай и страны АТР), Ростовскую область и Краснодарский край (Турция и страны Черноморского региона), Ленинградскую область (страны Балтийского региона и ЕС) и Калининградскую область (страны Балтийского региона).

В рамках данного исследования авторы фокусируют внимание на Калининградской области, географическое положение которой предопределяет наличие высокого транспортно-логистического потенциала. С одной стороны, он выражается в возможности обеспечения внешнеторговых операций России, а с другой — в обслуживании глобальных транзитных потоков. Используемая в работе типология регионов, безусловно, представляет лишь один из возможных известных подходов. Однако рассмотрение Калининградской области в группе «коридоры развития» позволяет наилучшим образом выделить и обозначить влияние геополитического фактора и эксклавноности на развитие транспортной системы региона. Применение общеизвестных сегодня типологий региональных транспортных систем [2—4] в полной мере не позволяет учитывать и отражать указанную специфику. Данные типологии разрабатываются в контексте оценки развития транспортных систем отдельных регионов России, в основе которых учитываются разнообразные факторы, оценивающие в большей степени не экономическую, а инфраструктурную и функциональную составляющие.

В сравнении с другими регионами — «коридорами развития» Калининградская область демонстрирует невысокую экономическую эффективность. Системно это проявляется на уровне такого интегрального макроэкономического показателя, как валовая добавленная стоимость региона. Доля вида экономической деятельности «Транспорт и связь» в структуре ВРП Калининградской области на протяжении последних 15 лет сохраняется на уровне, практически соответствующем среднероссийским показателям, существенно уступая другим регионам в группе «коридоры развития». При этом участие транспорта в формировании валовой добавленной стоимости потенциально выше, учитывая возможности включения региона в международные транспортные коридоры, интеграционные проекты и инициативы, в том числе в сферах логистики, транспортной инфраструктуры и интермодальных перевозок. Это касается соглашений, достигаемых в рамках Единого экономического пространства, а также Содружества Независимых Государств, Шанхайской организации со-



трудничества, Азиатско-Тихоокеанского экономического сотрудничества, а также в рамках реализации таких проектов, как, например, «Один пояс — один путь», и развития Азиатско-Тихоокеанских транспортных коридоров.

Как свидетельствуют более ранние исследования [5; 6], комплекс факторов и причин, обуславливающих недостаточно высокую эффективность транспорта Калининградской области, имеет геополитическую, институциональную и инфраструктурную составляющие и природу. При этом развитие регионально-транспортного комплекса может происходить по нескольким направлениям. Во-первых, посредством роста объемов перевозимых грузов и пассажиров. Такой вариант развития можно назвать экстенсивным, в большей степени он связан с реализацией транзитного потенциала Калининградской области. Во-вторых, интенсивным путем, что предполагает формирование дополнительной добавленной стоимости за счет ориентации на высокодоходные грузы и роста участия региональных предприятий в цепочках поставок (перевозка грузов, складирование, таможенное оформление, страхование и т.д.) при снижении основных затрат, в том числе сокращении времени доставки грузов и пассажиров.

Транспортный комплекс Калининградской области должен развиваться в обоих направлениях. Однако в рамках данного исследования основной целью стало изучение условий повышения экономической эффективности транспорта преимущественно посредством роста добавленной стоимости. В работе оценивается влияние на увеличение добавленной стоимости изменения структуры перевозимых грузов, а также ее перераспределения в пользу региональных предприятий и организаций. В качестве исходных материалов использованы результаты работы авторов по изучению цепочек создания стоимости в транспортном комплексе Калининградской области в рамках проекта создания информационно-аналитической системы поддержки региональных исследований БФУ им. И. Канта в 2014—2016 годах. В статье приводятся результаты моделирования добавленной стоимости на примере нескольких видов грузов, соответствующих классам промежуточных, инвестиционных и потребительских товаров, при изменении участия региональных предприятий и организаций в цепочках. Расчеты проводятся с использованием разработанной авторами имитационной модели и автоматизированной информационной системы «СОТТКО». Результаты расчетов позволяют сформулировать предложения, направленные на развитие транспортного комплекса Калининградской области в контексте повышения его экономической эффективности и вклада в обеспечение развития региональной экономики в целом.

### **Транспортный комплекс региона: развитие и рост экономической эффективности**

Исследования по оценке уровня развития транспортного комплекса и выработке механизмов повышения его эффективности в региональном контексте по своему характеру можно разделить на две группы. Первая посвящена анализу роли отдельных элементов региональной транспортной системы, например портовых комплексов [7], железнодорожного [8] или авиационного [9] видов транспорта. Вторая группа рассматривает транспорт как элемент территориальной системы, определяя характер и возможности его комплексного развития за счет повышения эффективности отдельных функциональных элементов [10—14]. Часто в исследованиях предложения сводятся к необходимости развития или модернизации транспортной инфраструктуры региона, реже

обосновывается внедрение новых форм организации или управления транспортным процессом, например кластерных форм [15] или элементов интеллектуальных или информационно-коммуникационных транспортных систем [16].

Собственно рассмотрению практических и теоретических вопросов экономической эффективности и формирования добавленной стоимости в региональном транспортном комплексе посвящено не так много исследований. Преимущественно они рассматриваются в рамках концепции логистики и проблематики управления цепочками поставок (см., например, [17—19]), а также участия стран, кластеров, секторов, производств в глобальных цепочках стоимости [20—22]. В то же время при изучении формирования добавленной стоимости в региональном транспортном комплексе следует учитывать следующее. Во-первых, происходящую интеграцию транспортных цепочек (*transport chains*) в производственные системы, когда грузовые перевозки предлагают полный спектр услуг, отвечающих приоритетам стоимости, времени и надежности, и, следовательно, играют все более важную роль в цепочках создания стоимости. География цепочек создания стоимости интегрируется в географию транспортных систем [23]. Во-вторых, наибольшая доходность в цепочке создания стоимости, учитывая характерный для нее U-образной вид кривой (*smiling curves*) [24], концентрируется в конечных сегментах (логистика и сбыт, продажи, послепродажное обслуживание) [25]. Это дает дополнительные аргументы в пользу увеличения добавленной стоимости в транспортном комплексе региона за счет его ориентации на перевозку высокодоходных грузов и конечной продукции. В-третьих, увеличение добавленной стоимости регионального транспортного комплекса предполагает поиск возможных оптимальных пропорций в процессе ее создания. Это позволяет оценить то, какая часть добавленной стоимости может формироваться на уровне региональных транспортных компаний и организаций в процессе перевозке грузов, а какая — уходить за пределы региона через российские и международные транспортные компании и организации в процессе перевозки грузов.

Изучение экономической эффективности и проблем развития транспортного комплекса Калининградской области остается приоритетным вопросом, не теряющим актуальности на уровне государственного регионального управления и привлекающим внимание исследователей [26—28]. Основная причина — сохраняющийся «эффект транспортного тупика» (*transport deadlocks*) применительно к Калининградской области. Это ситуация, когда на функционирование транспортного комплекса региона воздействуют разные внешние и внутренние факторы, основными из которых являются федеральная политика переориентации внешнеторговых грузов в сторону других российских портов СЗФО; эксклавное положение региона; низкий объем региональной грузовой базы; низкая степень вовлеченности в трансграничные региональные системы. Каждый из этих факторов в отдельности оказывает негативное, но не критичное для региона воздействие. Однако совокупное влияние всех этих факторов создает условие «блокировки» возможности реализации высокого транспортного потенциала, имеющегося у региона в силу его географического положения, делая его «транспортным тупиком» в структуре современных национальных и глобальных транспортных коридоров.

На первый взгляд, текущее состояние и развитие транспортного комплекса Калининградской области характеризуются ростом основных экономических показателей. В период с 2007 по 2018 год доля предприятий транспортного сектора в общей численности предприятий и организаций региона увеличилась с 5,9 до 8,2%. Вклад отрасли в валовую добавленную стоимость региона

вырос с 7 до 11%. По итогам 2018 года на долю транспортного сектора приходилось более 28,7% от общего объема инвестиций в основной капитал, направленных в региональную экономику. Однако, как уже отмечалось, транспортный комплекс Калининградской области уступает другим субъектам РФ, отнесенным нами к группе «коридоры развития», по своему вкладу и участию в формировании такого интегрального показателя, как валовая добавленная стоимость (ВРП) (табл. 1). Имея сопоставимые с другими регионами показатели числа занятых и доли инвестиций в основной капитал, более высокий удельный вес предприятий и организаций, Калининградская область обеспечивала в 2016 году только 10,6% валового регионального продукта региона. Транспорт, относящийся к числу ведущих секторов экономики Калининградской области, создает добавленную стоимость на уровне, немного превышающем среднероссийский показатель. В то же время в регионах — «коридорах развития» этот показатель, за исключением Ростовской области, гораздо выше. Анализ показателей в течение 2005—2016 годов фиксирует аналогичную динамику. Все это при прочих равных свидетельствует о его невысокой экономической эффективности.

Таблица 1

**Оценка показателей транспортного комплекса  
в группе регионов — «коридоров развития»**

Субъект РФ	Доля вида экономической деятельности «Транспорт и связь» в суммарных показателях по экономике региона, %											
	Среднегодовая численность занятых			Валовая добавленная стоимость			Инвестиции в основной капитал			Численность предприятий и организаций		
	2005	2010	2016	2005	2010	2016	2005	2010	2016	2005	2010	2016
РФ в целом	7,1	7,9	7,3	10,6	10,5	9,5	25,9	26,7	18,6	3,9	5,5	5,6
Калининградская область	10,5	8,7	8,3	11,6	10,7	10,6	21,0	29,3	22,6	5,9	7,9	8,2
Ленинградская область	6,9	7,1	8,3	17,0	12,8	14,3	41,2	56,3	27,0	5,4	6,1	5,4
Ростовская область	7,4	7,5	7,4	10,2	10,1	8,3	25,6	20,0	30,5	3,8	5,6	5,6
Краснодарский край	8,7	8,2	7,8	19,3	15,5	17,9	35,5	47,7	45,2	4,4	5,8	5,4
Приморский край	10,9	11,6	10,2	22,0	21,1	24,1	40,3	46,3	23,2	9,2	10,9	11,6
Хабаровский край	10,3	9,7	9,0	19,1	16,7	20,2	41,0	64,5	45,5	6,5	8,7	8,3

Рассчитано авторами по: *Регионы России. Социально-экономические показатели. 2018* : стат. сб. / Росстат. М., 2018 ; *Инвестиции в России. 2017* : стат. сб. / Росстат. М., 2017 ; *Регионы России. Социально-экономические показатели. 2011* : стат. сб. / Росстат. М., 2011 ; *Регионы России. Социально-экономические показатели. 2006* : стат. сб. / Росстат. М., 2006.

Обеспечение экономической эффективности регионального транспортного комплекса невозможно в отсутствие решения ключевых задач его развития [29]:

- строительство новых и модернизация существующих объектов транспортной инфраструктуры региона;
- организационно-правовая и институциональная поддержка транспортного комплекса региона с целью обеспечения равных условий конкуренции с другими региональными транспортными комплексами в отношении российских экспортно-импортных грузовых операций;

— более эффективная интеграция региона в транснациональные и межрегиональные транспортные системы, в первую очередь в масштабах Балтийского региона;

— внедрение новых методов организации и управления транспортным комплексом региона, в том числе с применением современных цифровых и интеллектуальных систем.

Собственно вопрос повышения экономической эффективности транспортного комплекса Калининградской области, учитывая его современное состояние, касается отдельных направлений обеспечения и поддержки роста добавленной стоимости. Это предполагает решение комплекса следующих исследовательских задач:

— выявление условий увеличения добавленной стоимости за счет изменения объемов и видовой структуры грузов по классам товаров в направлении роста доли высокодоходных и конечной продукции, перераспределения добавленной стоимости цепочек в пользу региональных компаний и организаций;

— разработка механизмов, отбор мер и проектов, способствующих увеличению грузооборота для обеспечения последующего роста добавленной стоимости в отрасли. Отдельного внимания требует учет реализации транзитной функции региона и возможности формирования дополнительной добавленной стоимости за счет изменения структуры и увеличения объемов транзитных грузов;

— моделирование экстенсивного и интенсивного сценариев развития регионального транспортного комплекса с точки зрения роста экономической эффективности, выражающегося в формировании дополнительной добавленной стоимости.

В рамках настоящего исследования рассматривается решение первой и частично второй задачи. Наряду с уже сформулированными предложениями обосновывается повышение экономической эффективности транспортного комплекса региона через перераспределение создаваемой добавленной стоимости в цепочке в пользу региональных предприятий и организаций в зависимости от структуры и видов перевозимых грузов по классам товаров. В контексте рассмотрения нескольких сценариев обсуждаются возможные меры и проекты, способствующие наращению регионального грузооборота для обеспечения последующего роста добавленной стоимости.

### **Модель регионального транспортного комплекса: методология и данные**

В качестве основного метода исследования оценки изменения добавленной стоимости, формируемой региональными компаниями и организациями в транспортном комплексе Калининградской области, применялось имитационное моделирование. Использована разработанная авторами статьи имитационная модель для транспортного комплекса Калининградской области, которая была создана и протестирована в составе семейства региональных секторальных моделей в рамках проекта создания информационно-аналитической системы поддержки региональных исследований БФУ им. И. Канта в 2014—2016 годы (модели разработаны для АПК, транспорта, промышленности, туризма и рекреации) [30]. Секторальные имитационные модели позволяют оценить влияние различного рода регулятивных и управляющих воздействий на изменение добавленной стоимости в отраслях, производствах и в целом по экономике ре-



гиона. С использованием авторской имитационной модели измеряется изменение добавленной стоимости за счет увеличения перевозки отдельных категорий грузов, относящихся к классам промежуточных, инвестиционных и потребительских товаров в соответствии с Международной классификацией по широким экономическим категориям (МКТ ШЭК-4)<sup>1</sup>.

Решается задача по нахождению добавленной стоимости транспортных услуг при росте участия региональных компаний в цепочке с учетом их затрат по операциям в процессе перевозки груза. Модель позволяет оценить величину добавленной стоимости на этапах ее формирования в секторе: юридические услуги, страхование, хранение (вынужденное и договорное), погрузка и упаковка, аренда транспорта и перевозка. По результатам моделирования добавленной стоимости выявляются факторы, влияющие на ее увеличение. Принимается традиционное представление о цепочке создания стоимости [31] и последующие концепции, получившие развитие в работах [33—38].

Факторы, влияющие на стоимость операции по перевозке груза, включены в модель в виде безразмерных коэффициентов. В большей степени это факторы, связанные с качеством оказываемых услуг. В свою очередь, затраты формируются в модели исходя из реальных независимых размерных компонент и в целом фиксированы. То есть влияющие на них факторы являются внешними по отношению к рассматриваемой системе. Модель позволяет решить задачу, какая часть формируемой добавленной стоимости в ходе перевозки груза остается в регионе (формируется на уровне региональных транспортных организаций), а какая — уходит за его пределы (формируется на уровне российских и международных транспортных организаций). Приняты следующие допущения из практики работы транспортного комплекса Калининградской области: 1) транспортная компания охватывает все виды транспортных и сопутствующих операций на всех этапах процесса перевозки груза; 2) в составе операции по перевозке груза выделены условные величины, обозначающие затраты и добавленную стоимость, формирующиеся в процессе перевозки груза; 3) выделены факторы, влияющие на стоимость операции по перевозке груза, которые установлены в виде безразмерных коэффициентов.

В обобщенном виде, без учета особенностей операций в процессе перевозки грузов различными видами транспорта, модель имеет следующий вид<sup>2</sup>:

$$V = (V_o^j \prod_{n=1}^{N_o^j} \varepsilon_n + V_a^j \prod_{n=1}^{N_a^j} \varepsilon_n) + (V_o^i \prod_{n=1}^{N_o^i} \varepsilon_n + V_a^i \prod_{n=1}^{N_a^i} \varepsilon_n) + (V_o^k \prod_{n=1}^{N_o^k} \varepsilon_n + V_a^k \prod_{n=1}^{N_a^k} \varepsilon_n) + \\ + (V_o^{l+p} \prod_{n=1}^{N_o^{l+p}} \varepsilon_n + V_a^{l+p} \prod_{n=1}^{N_a^{l+p}} \varepsilon_n) + (V_o^{r+t} \prod_{n=1}^{N_o^{r+t}} \varepsilon_n + V_a^{r+t} \prod_{n=1}^{N_a^{r+t}} \varepsilon_n),$$

где  $V$  — общая стоимость всех этапов перевозки;

$V_o$  — затраты транспортной компании по оказанию услуги;

<sup>1</sup> Международная классификация по широким экономическим категориям (МКТ ШЭК-4) / Организация Объединенных Наций. Нью-Йорк, 2002. URL: [https://unstats.un.org/unsd/publication/SeriesM/SeriesM\\_53rev4r.pdf](https://unstats.un.org/unsd/publication/SeriesM/SeriesM_53rev4r.pdf) (дата обращения: 13.03.2019).

<sup>2</sup> Разработка модели транспортного комплекса Калининградской области в рамках проекта создания информационно-аналитической системы поддержки региональных исследований БФУ им. И. Канта в 2014—2016 гг. проводилось с участием Д.А. Малого — аналитика центра моделирования социально-экономического развития региона БФУ им. И. Канта.

$V_a$  — добавленная стоимость на определенном этапе транспортного процесса.

Значения индексов:

$j$  — юридические услуги;

$i$  — страхование;

$k$  — хранение (вынужденное и договорное);

$l + p$  — погрузка и упаковка;

$g + t$  — аренда транспорта и перевозка;

$n$  — номер фактора, влияющего на элемент стоимости транспортного процесса;

$N_a$  — максимальное число факторов, влияющих на добавленную стоимость этапа;

$N_o$  — максимальное количество факторов, влияющих на затраты данного этапа;

$\varepsilon_n$  — показатели, отражающие факторы, влияющие на добавленную стоимость отдельного этапа транспортного процесса.

При сценарии добавленной стоимости по конкретным видам транспорта производится детализация модели с учетом перечня операций в процесс перевозки различных категорий грузов.

Построение модели производится с учетом структуры перевозки грузов. Оцениваются возможности увеличения создаваемой добавленной стоимости посредством: 1) увеличения доли местных предприятий и организаций в перевозке за счет выполнения большего числа операций в цепочке; 2) роста числа местных предприятий и организаций, осуществляющих полный цикл предоставления услуги по перевозке; 3) усложнения отдельных операций в цепочке для увеличения добавленной стоимости, создаваемой местными предприятиями и организациями.

При решении задачи, обеспечивающей увеличение доли добавленной стоимости, формирующейся в транспортном секторе Калининградской области, учитываются два возможных варианта наращивания добавленной стоимости:

а) увеличение количества услуг, предлагаемых региональными предприятиями и организациями, в процессе транспортировки грузов (собственно услуги по перевозке грузов, складирование, таможенное оформление, страхование и т. д.). Ведет к увеличению стоимости услуги по транспортировке и, соответственно, доли добавленной стоимости, создаваемой в регионе;

б) уменьшение затрат региональных предприятий и организаций в процессе транспортировки грузов, но сохранение стоимости услуги по перевозке грузов для грузоотправителя. Предполагает увеличение добавленной стоимости за счет оптимизации различных видов затрат в структуре стоимости транспортировки грузов.

Анализ данных по Калининградской области позволил установить, что существуют возможности увеличения добавленной стоимости в секторе по двум описанным направлениям. Однако, учитывая современное состояние и условия развития транспортного сектора в регионе, большим потенциалом роста добавленной стоимости обладает первый вариант.

В качестве исходных данных для расчетов использовались таможенная и региональная статистика, а также результаты глубинных интервью и анкетирования предприятий транспорта и логистики. Качественные методы исследования применялись для построения и оценки цепочек создания стоимости. В результате были выделены возможные варианты роста добавленной стоимости в секторе транспорта и логистики Калининградской области (рис. 1).

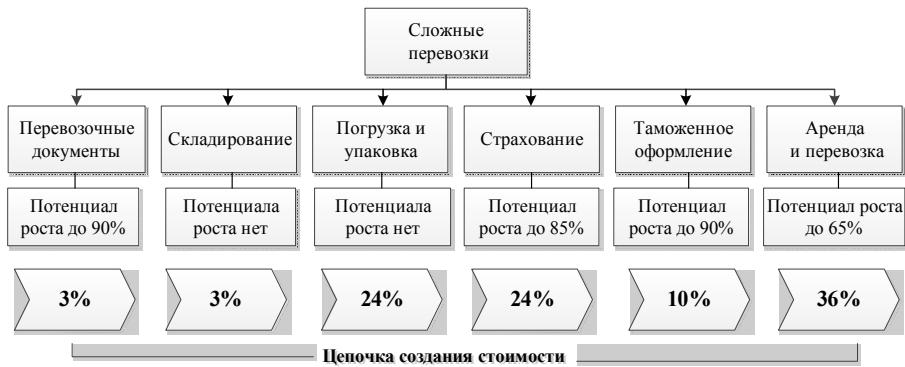


Рис. 1. Сценарирование цепочки создания стоимости

Разработано авторами на основе интервьюирования региональных предприятий транспорта.

Для моделирования добавленной стоимости и проведения сценарных расчетов применяется разработанная одним из авторов исследования А.А. Новиковой автоматизированная информационная система «СОТТКО» (*Система определения транспортного тарифа и добавленной стоимости при организации перевозок различными видами транспорта в Калининградской области*). Система разработана под условия Калининградской области, в ее основе лежит описанная выше имитационная модель транспортной отрасли.

В «СОТТКО» предусмотрено нахождение стоимости перевозки и комплексной стоимости доставки. Стоимость перевозки — расчет стоимости транспортировки (перемещения) груза с учетом таких характеристик, как расстояние перевозки, вес груза, тип транспортного средства, наличие класса опасности, вид груза. Комплексная стоимость доставки включает стоимость перевозки и стоимость дополнительных услуг, оказываемых в процессе транспортировки. К числу дополнительных услуг могут относиться дополнительное хранение груза на складе перевозчика, обрешетка груза, паллетирование, забор груза у заказчика в пункте отправки, доставка груза заказчику в пункте назначения, юридическое оформление и сбор пакета транспортно-сопроводительных документов, подготовка таможенной документации.

Система расчетов стоимости перевозки и комплексной стоимости доставки отдельных категорий грузов по видам транспорта при изменении факторов регулирующего воздействия позволяет:

- осуществлять выбор способа транспортировки, исходя из стоимости перевозки или комплексной стоимости доставки;
- оценивать влияние дополнительных транспортных услуг на стоимость перевозки или комплексной доставки грузов;
- осуществлять выбор вида транспорта с учетом параметров перевозки грузов: стоимости перевозки и комплексной доставки;
- оценить влияние внешних факторов на стоимость перевозки определенным видом транспорта (например, курса валют, транзитные тарифы по территории третьих стран).

Система позволяет оценить по отдельным видам грузов условия межтранспортного переключения и величину формируемой добавленной стоимости.

С использованием имитационной модели и «СОТТКО» проведено сценарирование различных конфигураций факторов с целью моделирования изменения добавленной стоимости для различных видов грузов: промежуточных, инвестиционных и потребительских.

### Результаты сценарирования развития транспортного комплекса

Возможности роста добавленной стоимости в транспортном комплексе Калининградской области рассмотрены на примере трех основных сценариев. Их может быть и больше, что определяется целевыми установками и задачами исследования. Однако в рамках данного исследования число сценариев было ограничено вариантами, различающимися характером протекания основных процессов, влияющих на развитие транспортного комплекса Калининградской области.

*Сценарий «Экстенсивный».* Предполагает увеличение объемов грузоперевозок, что в перспективе достигается в основном за счет наращивания транзитных грузов. Принимается сохранение базовых условий формирования добавленной стоимости — доли региональных предприятий и организаций в цепочке и числа операций в составе комплексной перевозки. Увеличение транзита фиксируется в пределах 150—200% от текущего уровня. По оценкам авторов, с использованием таможенной статистики и «Программно-аналитического комплекса ситуационного прогнозирования и стратегирования социально-экономического развития Калининградской области»<sup>3</sup>, в 2018 году стоимость транзитных грузов составила 3,831 млрд дол. США (в 2017 году — 2,691; в 2016-м — 1,708; в 2015-м — 5,256; в 2014-м — 9,746), или 23% от суммарного регионального грузооборота (ввоз/вывоз товаров в/из регионов РФ, экспорт и импорт). В представленных далее результатах сценарий «Экстенсивный» может рассматриваться как базовый (исходный) вариант формирования добавленной стоимости в процессе доставки груза региональным транспортным комплексом.

*Сценарий «Целевой».* Увеличение добавленной стоимости в отрасли за счет роста участия в цепочках региональных транспортных предприятий и организаций. Это предполагает сохранение большей части стоимости в регионе (меньшая уходит за ее пределы — российским и иностранным транспортным компаниям). Учитывается современная ситуация и потенциал регионального транспортного комплекса, ограничения в части увеличения мощностей, влияния геополитических факторов и в целом включения Калининградской области в интеграционные инициативы по формированию и развитию международных транспортных коридоров.

*Сценарий «Интенсивный».* При организации сложных перевозок предусмотрено увеличение добавленной стоимости до потенциально возможного максимального уровня (см. рис. 1, с. 59) в составе отдельных звеньев цепочки создания стоимости. Данный сценарий имеет низкую вероятность реализации, однако позволяет продемонстрировать возможности увеличения добавленной стоимости в сравнении с ее фактическим (текущим) уровнем.

В исследовании моделирование предусмотрено в отношении стоимости комплексной доставки грузов, а по затратам на перевозку проводятся расчеты. Данное ограничение связано с отсутствием достоверных данных о структуре

<sup>3</sup> Свидетельство о госрегистрации программы для ЭВМ №2016617454 от 6 июля 2016 г. «Программно-аналитический комплекс ситуационного прогнозирования и стратегирования социально-экономического развития Калининградской области» (авторы: К.Ю. Волошенко, В.А. Цыбатов, Л.П. Павлов), правообладатель — БФУ им. И. Канта.

формирования стоимости перевозки, которые возможно получить только при проведении специальных обследований ведущих операторов и перевозчиков по видам транспорта. Сценирование добавленной стоимости комплексной доставки грузов проводится по отношению к ее базовому уровню, установленному по итогам интервьюирования региональных транспортных компаний и изучения цепочек создания стоимости [30]. По расчетам, она составляет в среднем по региону около 43—45% по всем видам транспорта. Верификация полученных значений проводилась на основе статистических данных системы региональных счетов для вида экономической деятельности «Транспорт и связь». Была получена приемлемая сходимости экспертных и расчетных оценок, ошибка не превысила 5%. При этом доля региональных предприятий и организаций в суммарной добавленной стоимости перевозки груза не превышает 40%, а ее оставшаяся часть уходит за пределы региона российским и иностранным компаниям. В результате в рамках сценариев рассматриваются следующие начальные условия соотношения доли добавленной стоимости, соответственно остающейся в регионе и уходящей за ее пределы: сценарий «Экстенсивный» — 40 и 60%, сценарий «Целевой» — 60 и 40%, сценарий «Интенсивный» — 65 и 35%.

Расчеты производились на примере трех категорий грузов: 1) строительные материалы, 2) станки и оборудование, 3) мебель и ее части, что соответствует трем классам товаров, согласно Международной классификации по широким экономическим категориям (МКТ ШЭК-4), — промежуточные, инвестиционные и потребительские. Выделение категорий грузов, соответствующих классам товаров, позволяет оценить особенности и возможности наращивания добавленной стоимости. Для простоты расчетов приняты аналогичные условия — груз перевозится на расстояние 1600 км, вес идентичен и составляет 17 000 кг, вынужденное хранение на складе перевозчика — 1 день и договорное хранение на складе перевозчика — 3 дня. Результаты расчетов приведены в таблице 2.

Таблица 2

#### Результаты расчетов стоимости перевозки грузов, тыс. руб.

Показатель	Наименования и значения		
	Промежуточный	Инвестиционный	Потребительский
Вид товара			
Груз	Строительные материалы	Станки и оборудование	Мебель и ее части
Стоимость перевозки транспортом:			
автомобильным	64,3	67,1	69,8
железнодорожным	72,4	157,0	125,1
морским <sup>4</sup>	74,4	75,1	73,6

Наименьшая стоимость перевозки зафиксирована на автомобильном и морском транспорте, самая высокая устанавливается на железнодорожном транспорте для инвестиционных и потребительских товаров.

Стоимость перевозки железнодорожным транспортом оказывается почти в 2 раза выше, чем затраты на перевозку автомобильным и морским транспортом, а также в целом превосходит стоимость перевозки промежуточных това-

<sup>4</sup> По морскому транспорту использован условный тариф на паромное сообщение по маршруту Балтийск — Усть-Луга.

ров. Это обусловлено существующими различиями в действующих тарифах (провозной плате) в соответствии с номенклатурой перевозимых грузов (ГНГ и ЕТСНГ) по железной дороге.

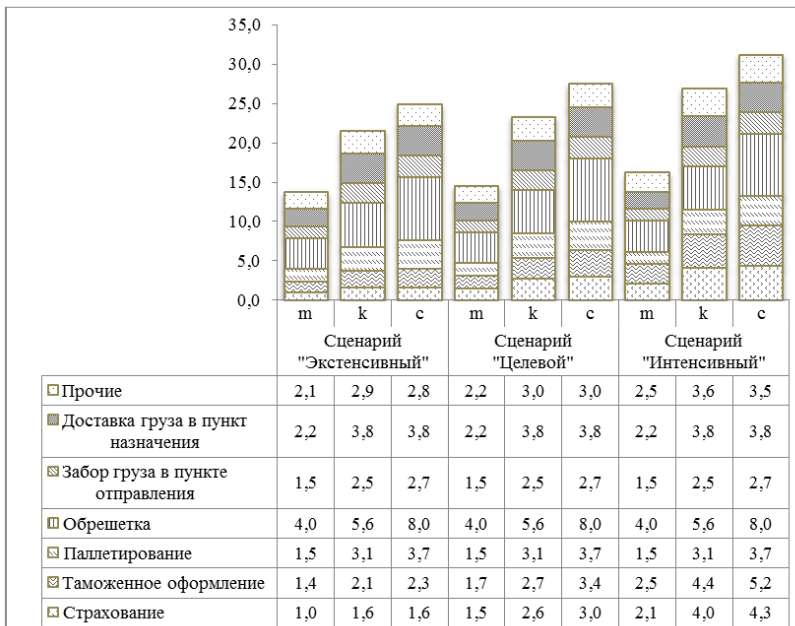
Сценарные расчеты добавленной стоимости комплексной доставки приведены в таблице 3. Структура добавленной стоимости дополнительных услуг представлена на рисунке 2.

Таблица 3

Добавленная стоимость доставки груза по сценариям, тыс. руб.

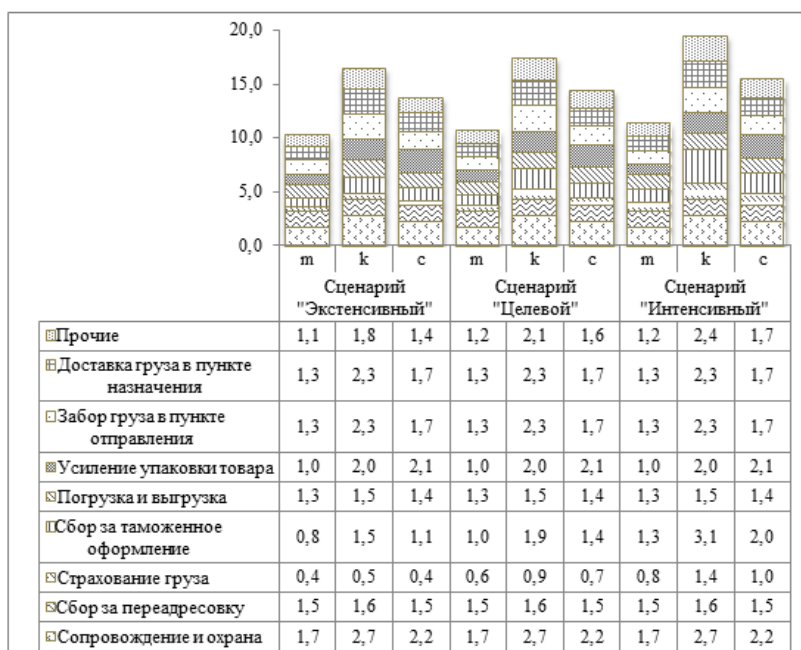
Вид транспорта	Сценарий								
	«Экстенсивный»			«Целевой»			«Интенсивный»		
	m	k	c	m	k	c	m	k	c
<i>Автомобильный</i>									
Перевозка груза	34,2	39,4	40,2	35,5	42,8	43,7	36,8	44,8	45,8
Дополнительные услуги	13,6	21,5	24,8	14,5	23,3	27,5	16,2	26,9	31,2
<i>Железнодорожный</i>									
Перевозка груза	17,2	47,1	35,4	17,7	54,2	38,2	18,6	57,4	39,7
Дополнительные услуги	10,2	16,4	13,7	10,6	17,3	14,3	11,3	19,4	15,4
<i>Морской</i>									
Перевозка груза	32,6	35,2	34,6	34,5	39,0	37,5	35,9	41,2	39,2
Дополнительные услуги	20,8	27,7	17,5	21,9	29,1	18,2	24,7	33,4	20,4

Примечание: m — строительные материалы (промежуточный товар); k — станки и оборудование (инвестиционный товар); c — мебель и ее части (потребительский товар).

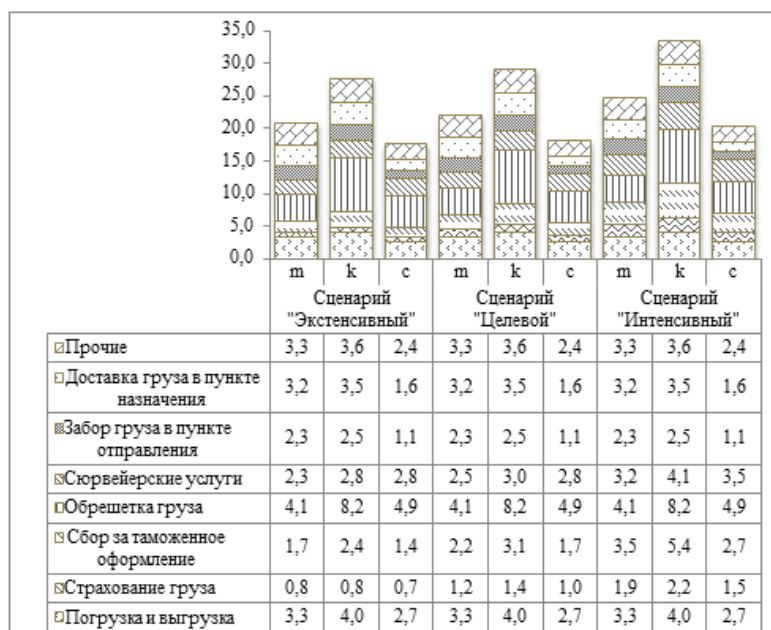


a

Рис. 2. Структура добавленной стоимости дополнительных услуг, тыс. руб.:  
 a — автомобильный транспорт; б — железнодорожный транспорт; в — морской транспорт  
 (начало, окончание на с. 63)



б



в

Рис. 2. Структура добавленной стоимости дополнительных услуг, тыс. руб.:  
 а — автомобильный транспорт; б — железнодорожный транспорт; в — морской транспорт  
 (окончание, начало на с. 62)

Для морского транспорта погрузка и выгрузка предусматривает внутрипортовое перемещение и технологическое накопление груза по схеме «транспортное средство — склад — транспортное средство».

В категорию прочих видов затрат на рисунке 2 по видам транспорта входят: а) для автомобильного: юридическое сопровождение, операции по погрузке спецтехники, вынужденное и договорное хранение груза на складе перевозчика; б) для железнодорожного: договорное и вынужденное хранение груза на складе перевозчика; сборы за взвешивание; в) для морского: вынужденное и договорное хранение груза на складе перевозчика.

Учитывая, что в комплексной доставке грузов наибольшую долю занимает стоимость перевозки, изменение величины ее добавленной стоимости оказывает наибольшее влияние и на результаты расчетов. При увеличении участия региональных предприятий и организаций в цепочке создания стоимости ее наибольший рост фиксируется для инвестиционных и потребительских товаров соответственно по автомобильному и железнодорожному транспорту. При этом существенное изменение наблюдается именно по инвестиционным товарам, перевозимым железнодорожным транспортом. Добавленная стоимость увеличивается в пределах 15 и 20% соответственно для сценариев «Целевого» и «Интенсивного» по сравнению с экстенсивным вариантом. Несколько меньшие темпы по данному виду товаров устанавливаются для перевозки морским транспортом (10 и 17%). Необходимо отметить, что значительное влияние на формирование добавленной стоимости при перевозке грузов железнодорожным транспортом оказывают различия в величине тарифа для разных классов груза. Строительные материалы относятся к 1-му классу грузов, а станки и мебель — к 3-му. На перевозки последних устанавливаются повышенные тарифы, что и объясняет значительный рост стоимости по категории инвестиционных товаров. Более высокий тариф на перевозку грузов 3-го класса чаще всего объясняется необходимостью снижения транспортной составляющей в конечной стоимости наиболее «дешевых» грузов (1-й класс) и повышения платы за перевозку «дорогих» грузов, у которых транспортная составляющая незначительно влияет на конечную стоимость продукта [39; 40]. Тем самым происходит «компенсация» недополученного дохода от перевозки «дешевых» грузов за счет высокого тарифа для «дорогих» грузов.

Сценарные расчеты показывают, что для категории потребительских товаров вид транспорта не оказывает принципиального влияния — добавленная стоимость увеличивается практически равномерно. При этом темпы изменения показателя несколько уступают инвестиционным товарам и в среднем составляют около 8% по сценарию «Целевому», 12—14% — по сценарию «Интенсивному». Для промежуточных товаров добавленная стоимость перевозки также растет достаточно равномерно по всем видам транспорта, однако существенно ниже, чем по другим категориям товаров. Так, в сравнении со сценарием «Экстенсивным» она увеличивается в пределах 4—6% по сценарию «Целевому» и 8—10% — по сценарию «Интенсивному».

По результатам сценарных расчетов добавленной стоимости дополнительных услуг выявляются следующие особенности:

— наибольшее увеличение добавленной стоимости достигается по всем сценариям для автомобильного транспорта, причем возможности ее приращения оказываются выше по инвестиционным и потребительским товарам (в пределах 20—25% по сценариям «Целевому» и «Интенсивному»);

— для морского транспорта прирост добавленной стоимости дополнительных услуг наибольший по промежуточным и инвестиционным товарам (в пределах 18—20%);



— для железнодорожного транспорта — по инвестиционным товарам (около 18%) и практически одинаковый рост по промежуточным и потребительским товарам — около 10—12%.

В итоге максимальный рост добавленной стоимости комплексной доставки грузов фиксируется для всех видов транспорта по инвестиционным товарам. Для железнодорожного транспорта — более 120%, для морского — около 119%, а для автомобильного транспорта, наряду с потребительскими товарами, на уровне 118% (рис. 3).

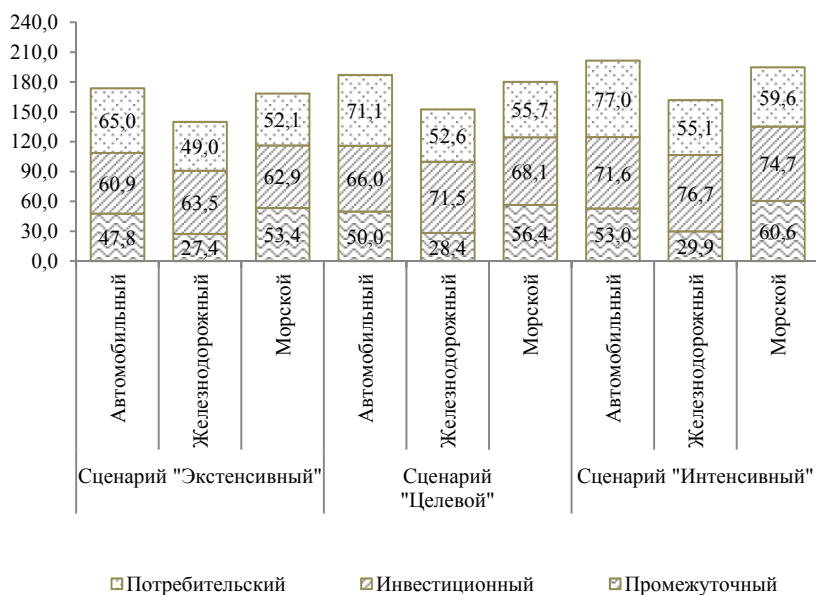


Рис. 3. Добавленная стоимость комплексной доставки грузов по сценариям, тыс. руб.

Проведенные расчеты доказывают, что в среднесрочной перспективе развитие регионального транспортного комплекса должно быть ориентировано на изменение структуры перевозимых грузов в сторону увеличения инвестиционных и потребительских товаров. При этом наибольшее влияние переключение по видам грузов оказывает на эффективность железнодорожного и автомобильного транспорта, в то время как для морского транспорта преимущественное значение приобретает рост физического объема перерабатываемых грузов.

### Заключение

В статье представлены результаты сценарного моделирования отдельных направлений увеличения экономической эффективности транспортного комплекса Калининградской области, измеряемого через интегральный показатель добавленной стоимости. Приводится оценка влияния на рост добавленной стоимости в транспортном комплексе изменения структуры грузовых перевозок и перераспределения добавленной стоимости и цепочке создания стоимости в пользу региональных предприятий и организаций. Сценарное моделирование добавленной стоимости проводилось с использованием авторской имитационной модели и информационно-аналитической системы «СОТТКО». В целях учета особенностей формирования добавленной стоимости различных классов

товаров (промежуточных, инвестиционных и потребительских) были выбраны соответствующие им категории грузов: строительные материалы, станки и оборудование, мебель и ее части. По результатам расчетов установлено, что значительный потенциал увеличения экономической эффективности транспортного комплекса Калининградской области связан в среднесрочной перспективе с ориентацией на перевозку инвестиционных и потребительских товаров. Изменение структуры грузовых перевозок по классам товаров оказывает наибольшее влияние на эффективность железнодорожного и автомобильного транспорта, в то время как для морского транспорта преимущественное значение приобретает рост объемов перерабатываемых грузов. Таким образом, изменение структуры перевозимых грузов для морского транспорта не представляется значимым фактором повышения собственной экономической эффективности. Большее значение имеет отработка мер и создание условий по обеспечению физического роста объемов перевалки грузов. Для всех видов транспорта, в части как изменения объемов, так и структуры перевозимых грузов, наибольшие перспективы связываются с реализацией мер по учету интересов Калининградской области в международных интеграционных инициативах и перенаправлению национальных экспортно-импортных грузопотоков через регион.

К числу наиболее существенных ограничений исследования может быть отнесена необходимость последующей верификации и дополнительной оценки эффективности транспортного комплекса при одобрении и принятии конкретных мер, реализации инвестиционных проектов и инициатив, которые в данный момент не получили утверждения.

Направлением дальнейших исследований может стать изучение роли и влияния транзита на развитие экономики региона, следствием чего является создание в экономике дополнительной добавленной стоимости. Отдельного внимания заслуживают вопросы формирования добавленной стоимости в составе стоимости перевозки груза, а не только комплексной стоимости доставки. Данная задача требует проведения специальных обследований с участием ключевых игроков на региональном рынке транспортных услуг.

Результаты исследования, а также предложенный подход к моделированию и оценке условий роста интенсивности транспортного комплекса могут быть полезны и представлять интерес для других регионов, особенно в группе «коридоры развития»: во-первых, для оценки текущей эффективности и выявления резервов ее роста в части увеличения добавленной стоимости; во-вторых, в разработке отдельных проектов, мер и предложений по интенсификации транспортных услуг за счет поддержки участия и роли региональных компаний, а также обеспечения роста объемов перерабатываемых грузов.

*Исследование выполнено при финансовой поддержке Российского научного фонда в рамках проекта №18-17-00112 «Обеспечение экономической безопасности регионов Западного побережья России в условиях геополитической турбулентности».*

#### Список литературы

1. *Friedmann J.* A general theory of polarized development. Santiago, 1967.
2. *Крылов П.М.* Типологизация современных региональных транспортных систем России // Известия Российской академии наук. Сер. географическая. 2007. №4. С. 66—75.
3. *Семина И.А.* Типология транспортных систем регионов России депрессивного типа // Известия Российской академии наук. Сер. географическая. 2015. №2. С. 52—63.

4. Приваловский А.Н. Типология локальных транспортных систем России : автореф. дис. ... канд. геогр. наук. М., 2008.
5. Гуменюк И.С. Транспортный комплекс Калининградской области: состояние и перспективы // Региональные исследования. 2009. №6 (26). С. 29—32.
6. Фёдоров Г.М. Калининградская область в реализации проекта «Большой Евразии» // Псковский регионологический журнал. 2018. №4 (36). С. 33—43.
7. Zaostrovskikh E. A. Seaports and Their Impact on the Regional Economy: The Current State and Development Prospects // IOP Conference Series: Materials Science and Engineering. 2018. №463 (4). doi: 10.1088/1757-899X/463/4/042091.
8. Egorova T.P., Delakhova A.M. Assessment of transport and transit potential of railway infrastructure in the economic development zone of South Yakutia // Ugol'. 2018 №11. P. 54—60. doi: 10.18796/0041-5790-2018-11-54-60.
9. Сычева Е.Г., Ксенофонтова Т.Ю., Губенко А.В. Направления и особенности развития системы воздушного транспорта России: региональный аспект // Экономика и управление. 2015. №3 (113). С. 11—17.
10. Baklanov P. Ya., Moshkov A. V. Structural transformations of the economy in the Pacific region of Russia and efficiency trends // Economy of Region. 2016. №1. P. 46—63. doi: 10.17059/2016-1-4.
11. Rodchenko V., Prus Y., Svidenska M., Khripunova D. Assessment of the transport complex in providing economic spatial development of the territories // International Journal of Engineering and Technology (UAE). 2018. Vol. 7, №4.3 (Special Issue 3). P. 623—627.
12. Terenteva K., Vagizova V., Selivanova K. Transport infrastructure as a driver of sustainable development of regional economic systems // Academy of Strategic Management Journal. 2016. Vol. 15 (Special Issue). P. 86—94.
13. Gulyás A., Kovác, A. Assessment of Transport Connections Based on Accessibility // Transportation Research Procedia. 2016. №14. P. 1723—1732. doi:10.1016/j.trpro.2016.05.138.
14. Немчинова В.М. Макроэкономическое прогнозирование транспортного комплекса (опыт и методологические проблемы) // Вестник Университета (Государственный университет управления). 2011. №26. С. 314—319.
15. Gumenyuk I., Orlov S. The Kaliningrad Region as a Potential Coastal Transport Cluster // Baltic region. 2014. №3. P. 100—108.
16. Vukanovic S., Begovic N., El Araby K. Regional multimodal approach for improving intelligent transportation systems in the Western Balkans // Transportation Research Record. 2017. №2621 (1). P. 46—54. doi: 10.3141/2621-06.
17. Hensher D.A., Puckett S.M. Refocusing the modeling of freight distribution: development of an economic-based framework to evaluate supply chain behavior in response to congestion charging // Transportation. 2005. Vol. 32, №6. P. 573—602. doi: 10.1007/s11116-004-7615-6.
18. Rodrigue J.-P. Supply chain management, logistics changes and the concept of friction // Cities Regions and Flows / P.V. Hall, M. Hesse (eds.). L., 2012. P. 58—74. doi: 10.4324/9780203106143.
19. AL-Shboul M. Enhancing Transit Trade, Facilitation System and Supply Chain Security for Local, Regional and an International Corridor // World Academy of Science, Engineering and Technology International Journal of Industrial and Manufacturing Engineering. 2016. Vol. 10, №10. P. 3477—3487. doi: scholar.waset.org/1307-6892/10005764.
20. Humphrey J., Schmitz H. How does insertion in global value chains affect upgrading in industrial clusters? // Regional Studies. 2002. №36. P. 1017—1027. doi: 10.1080/0034340022000022198.
21. Gereffi G., Humphrey J., Sturgeon T. The governance of global value chains // Review of International Political Economy. 2005. Vol. 12, №1. P. 78—104/ doi: 10.1080/09692290500049805.
22. Morrison A., Pietrobelli C., Rabellotti R. Global Value Chains and Technological Capabilities: A Framework to Study Learning and Innovation in Developing Countries // Oxford Development Studies. 2008. Vol. 36, №1. P. 39—58. doi: 10.1080/13600810701848144.
23. Rodrigue J.-P. The Geography of Transport Systems. 4<sup>th</sup> ed. L., 2017.

24. *Ye M., Meng B., Wei S.-J.* Measuring Smile Curves in Global Value Chains // IDE Discussion Paper. 2015. № 530. doi:10.13140/RG.2.1.2117.3364.
25. *Dementiev V. E., Ustyuzhanina E. V., Evsukov S. G.* Digital transformation of value chains: «Smail curve» can become «Scowling» // Journal of institutional studies. 2018. Vol. 10, № 4. P. 58—77. doi: 10.17835/2076-6297.2018.10.4.058-077.
26. *Sukharev O. S., Ilyina O. B.* The analysis of the regional economic system of the type special economic zone using the method of structural changes // Economy of Region. 2012. № 3. P. 249—260. doi: 10.17059/2012-3-25.
27. *Meyler L., Moiseenko S., Fursa S.* Methods and models to optimize functioning of transport and industrial cluster in the Kaliningrad region // Marine Navigation and Safety of Sea Transportation: STCW, Maritime Education and Training (MET), Human Resources and Crew Manning, Maritime Policy, Logistics and Economic Matters. Gdynia, 2013. P. 225—232.
28. *Gumenyuk I. S., Studzieniecki T.* Current and prospective transport connections between Poland's border voivodeships and Russia's Kaliningrad region // Baltic Region. 2018. Vol. 10, № 2. P. 114—132. doi: 10.5922/2079-8555-2018-2-8.
29. *Гуменюк И. С., Зверев Ю. М.* Транспортный комплекс Калининградской области. Калининград, 2008.
30. *Волошенко К. Ю., Пономарев А. К.* Внедрение в практику регионального управления секторальных моделей: оценка влияния управляющих воздействий на экономику // Балтийский регион. 2017. Vol. 9, № 4. С. 93—113. doi: 10.5922/2074-9848-2017-4-5.
31. *Porter M.* Competitive Advantage: Creating and Sustaining Superior Performance. N. Y., 1985.
32. *Gereffi G.* Global Value Chains and International Competition // Antitrust Bulletin. 2011. Vol. 56, № 1. P. 37—56.
33. *Gereffi G.* Global Value Chains in a Post-Washington Consensus World // Review of International Political Economy. 2014. Vol. 21, № 1. P. 9—37.
34. *Gereffi G., Fernandez-Stark K.* Global Value Chain Analysis: A Primer. 2<sup>nd</sup> ed. Durham, North Carolina, 2016. URL: [http://www.cggc.duke.edu/pdfs/Duke\\_CGGC\\_Global\\_Value\\_Chain\\_GVC\\_Analysis\\_Primer\\_2nd\\_Ed\\_2016.pdf](http://www.cggc.duke.edu/pdfs/Duke_CGGC_Global_Value_Chain_GVC_Analysis_Primer_2nd_Ed_2016.pdf) (дата обращения: 15.01.2019).
35. *Kaplinsky R., Morris M.* A Handbook for Value Chain Research. S. I., 2002.
36. *Baldwin R., Venables A.* Spiders and Snakes: Offshoring and agglomeration in the global economy // Journal of International Economics. 2013. Vol. 90, № 2. P. 245—254.
37. *Banga R.* Linking into global value chains is not sufficient: Do you export domestic value added contents? // Journal of Economic Integration. 2014. 29 № 2. P. 267—297.
38. *Amador J., Cabral S.* Global value chains: A survey of drivers and measures // Journal of Economic Surveys. 2016. Vol. 30, № 2. P. 278—301.
39. *Фисенко А. И., Комарова В. В.* Грузовые железнодорожные тарифы: от традиционного формирования к агентному моделированию // Транспорт: наука, техника, управление. 2012. № 8. С. 3—9.
40. *Мазо Л. А.* Актуальные вопросы совершенствования железнодорожных грузовых тарифов // Экономика железных дорог. 2014. № 4. С. 11—23.

### Об авторах

*Иван Сергеевич Гуменюк*, кандидат географических наук, доцент кафедры географии, природопользования и пространственного развития, Балтийский федеральный университет им. И. Канта, Россия.

E-mail: [IGumeniuk@kantiana.ru](mailto:IGumeniuk@kantiana.ru)

ORCID: <http://orcid.org/0000-0002-8477-5342>

*Ксения Юрьевна Волошенко*, кандидат экономических наук, директор Центра моделирования социально-экономического развития региона, Балтийский федеральный университет им. И. Канта, Россия.

E-mail: [KVoloshenko@kantiana.ru](mailto:KVoloshenko@kantiana.ru)

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-2624-0155>

Анна Александровна Новикова, аспирант, аналитик Центра моделирования социально-экономического развития региона, Балтийский федеральный университет им. И. Канта, Россия.

E-mail: ANovikova@kantiana.ru

---

---

SCENARIOS OF INCREASING THE ECONOMIC EFFICIENCY  
OF THE KALININGRAD REGIONAL TRANSPORT SYSTEM

I. S. Gumenyuk<sup>1</sup>  
K. Yu. Voloshenko<sup>1</sup>  
A. A. Novikova<sup>1</sup>

<sup>1</sup> Immanuel Kant Baltic Federal University  
14 A. Nevski Str., Kaliningrad, Russia, 236016

Submitted on February 15, 2019  
doi: 10.5922/2079-8555-2019-2-4

*The development of the considerable transport and logistics potential of the Kaliningrad region is hampered by several factors. This problem, to which we will refer to as a transport deadlock effect, translates into the limited contribution of transport to the regional economy. Particularly, it manifests itself at the level of regional gross value added, where the contribution of transport is much smaller than one might expect given the significant role the industry plays in the economy of the region. In this study, we examine major ways of increasing the economic efficiency of the regional transport system from the value added perspective. We posit that the structure of cargo handled and the redistribution of value added in favour of regional actors have the dominant influence on economic efficiency. Using our own simulation model and the earlier developed system of transport tariffs and value added calculation for the Kaliningrad region, we produce scenarios and consider changes in value added in the case of selected cargoes carrying intermediate, investment, and consumer goods (as defined in the International Classification for Broad Economic Categories ICT BEC-4). Our calculations show that higher value added and greater economic efficiency of a regional transport system are associated with re-orientation towards investment and consumer goods. The most visible effect is associated with rail and road transport. As to sea transport, the decisive role is played by an increase in the physical volume of cargo handled. The results of this study and its modelling tools can be applied in the analysis of the current situation and in the assessment of the efficiency of transport systems in other regions. Another possible application is the identification of growth conditions for an industry, particularly, when developing projects and proposals for increasing the efficiency of transport services.*

**Keywords:** transport system, regional economy, Kaliningrad region, value added, simulation modelling

#### References

1. Friedmann, J. 1967, *A general theory of polarized development*. Ford Foundation, Urban and Regional Development Advisory Program in Chile.
2. Krylov, P.M. 2007, Typology of modern regional transport systems of Russia, *Izvestiya Rossiiskoi akademii nauk. Seriya geograficheskaya* [Proceedings of the Russian Academy of Sciences. Geographical series], no. 4, p. 66—75 (in Russ.).

3. Semina, I.A. 2015, Typology of transport systems of depressed Russian regions, *Izvestiya Rossiiskoi akademii nauk. Seriya geograficheskaya* [Proceedings of the Russian Academy of Sciences. Geographical series], no. 2, p. 52—63 (in Russ.).
4. Privalovsky, A.N. 2008, *Tipologiya lokal'nykh transportnykh sistem Rossii* [Typology of local transport systems in Russia], PhD Thes., Moscow, Institute of Geography of the Russian Academy of Sciences (in Russ.).
5. Gumenyuk, I.S. 2009, The transport complex of the Kaliningrad region: state and prospects, *Regional'nye issledovaniya* [Regional Studies], no. 6 (26), p. 29—32 (in Russ.).
6. Fedorov, G.M. 2018, Kaliningrad region in the implementation of the project "Greater Eurasia", *Pskovskii regionologicheskii zhurnal* [Pskov Regional Journal], no. 4 (36), p. 33—43 (in Russ.).
7. Zaostrovskikh, E.A. 2018, Seaports and Their Impact on the Regional Economy: The Current State and Development Prospects, *IOP Conference Series: Materials Science and Engineering*, no. 463 (4). doi: <http://dx.doi.org/10.1088/1757-899X/463/4/042091>.
8. Egorova, T. P., Delakhova, A. M. 2018, Assessment of transport and transit potential of railway infrastructure in the economic development zone of South Yakutia, *Ugol'*, no. 11, p. 54—60. doi: <http://dx.doi.org/10.18796/0041-5790-2018-11-54-60>.
9. Sycheva, E.G., Ksenofontova, T. Yu., Gubenko, A.V. 2015, Directions and features of the development of the air transport system of Russia: the regional aspect, *Ekonomika i upravlenie* [Economics and Management], no. 3 (113), p. 11—17 (in Russ.).
10. Baklanov, P. Ya., Moshkov, A.V. 2016, Structural transformations of the economy in the Pacific region of Russia and efficiency trends, *Economy of Region*, no. 1, p. 46—63. doi: <http://dx.doi.org/10.17059/2016-1-4>.
11. Rodchenko, V., Prus, Y., Svidenska, M., Khripunova, D. 2018, Assessment of the transport complex in providing economic spatial development of the territories, *International Journal of Engineering and Technology (UAE)*, Vol. 7, no. 4.3 (Special Issue 3), p. 623—627.
12. Terenteva, K., Vagizova, V., Selivanova, K. 2016, Transport infrastructure as a driver of sustainable development of regional economic systems, *Academy of Strategic Management Journal*, Vol. 15 (Special Issue), p. 86—94.
13. Gulyás, A., Kovác, A. 2016, Assessment of Transport Connections Based on Accessibility, *Transportation Research Procedia*, no. 14, p. 1723—1732. doi: <http://dx.doi.org/10.1016/j.trpro.2016.05.138>.
14. Nemchinova, V.M. 2011, Macroeconomic forecasting of the transport complex (experience and methodological problems), *Vestnik Universiteta (Gosudarstvennyi universitet upravleniya)* [University Bulletin (State University of Management)], no. 26, p. 314—319 (in Russ.).
15. Gumenyuk, I., Orlov, S. 2014, The Kaliningrad Region as a Potential Coastal Transport Cluster, *Balt. Reg.*, no. 3, p. 100—108. doi: <http://dx.doi.org/10.5922/2079-8555-2014-3-9>.
16. Vukanovic, S., Begovic, N., El Araby, K. 2017, Regional multimodal approach for improving intelligent transportation systems in the Western Balkans, *Transportation Research Record*, no. 2621(1), p. 46—54. doi: <http://dx.doi.org/10.3141/2621-06>.
17. Hensher, D.A., Puckett, S.M. 2005, Refocusing the modeling of freight distribution: development of an economic-based framework to evaluate supply chain behavior in response to congestion charging, *Transportation*, Vol. 32, no. 6, p. 573—602. doi: <http://dx.doi.org/10.1007/s11116-004-7615-6>.
18. Rodrigue, J.-P. 2012, Supply chain management, logistics changes and the concept of friction. In: *Cities Regions and Flows*, p. 58—74. doi: <http://dx.doi.org/10.4324/9780203106143>.
19. AL-Shboul, M. 2016, Enhancing Transit Trade, Facilitation System and Supply Chain Security for Local, Regional and an International Corridor, *International Journal of Social, Behavioral, Educational, Economic, Business and Industrial Engineering*, Vol. 10, no. 10, p. 3477—3487. doi: <http://dx.doi.org/10.5281/zenodo.1339536>.

20. Humphrey, J., Schmitz, H. 2002, How does insertion in global value chains affect upgrading in industrial clusters? *Regional Studies*, no. 36, p. 1017—1027. doi: <http://dx.doi.org/10.1080/0034340022000022198>.
21. Gereffi, G., Humphrey, J., Sturgeon, T. 2005, The governance of global value chains, *Review of International Political Economy*, Vol. 12, no. 1, p. 78—104. doi: <http://dx.doi.org/10.1080/09692290500049805>.
22. Morrison, A., Pietrobelli, C., Rabellotti, R. 2008, Global Value Chains and Technological Capabilities: A Framework to Study Learning and Innovation in Developing Countries, *Oxford Development Studies*, Vol. 36, no. 1, p. 39—58. doi: <http://dx.doi.org/10.1080/13600810701848144>.
23. Rodrigue, J.-P. 2017, *The Geography of Transport Systems*, Fourth Edition, London.
24. Ye, M., Meng, B., Wei, S.-J. 2015, Measuring Smile Curves in Global Value Chains, *IDE Discussion Paper*, no. 53, IDE — JETRO, Chiba City, Japan. doi: <http://dx.doi.org/10.13140/RG.2.1.2117.3364>.
25. Dementiev, V. E., Ustyuzhanina, E. V., Evsukov, S. G. 2018, Digital transformation of value chains: «Small curve» can become «Scowling», *Journal of institutional studies*, Vol. 10, no. 4, p. 58—77. doi: <http://dx.doi.org/10.17835/2076-6297.2018.10.4.058-077> (in Russ.)
26. Sukharev, O. S., Ilyina, O. B. 2012, The analysis of the regional economic system of the type special economic zone using the method of structural changes, *Economy of Region*, no. 3, p. 249—260. doi: <http://dx.doi.org/10.17059/2012-3-25>.
27. Meyler, L., Moiseenko, S., Fursa, S. 2013, Methods and models to optimize functioning of transport and industrial cluster in the Kaliningrad region. In: *Marine Navigation and Safety of Sea Transportation: STCW, Maritime Education and Training (MET), Human Resources and Crew Manning, Maritime Policy, Logistics and Economic Matters*, p. 225—232.
28. Gumenyuk, I. S., Studzieniecki, T. 2018, Current and prospective transport connections between Poland's border voivodeships and Russia's Kaliningrad region, *Balt. Reg.*, Vol. 10, no. 2, p. 114—132. doi: <http://dx.doi.org/10.5922/2079-8555-2018-2-8>.
29. Gumenyuk, I. S., Zverev, Yu. M. 2008, *Transportnyi kompleks Kaliningradskoi oblasti* [Transport complex of the Kaliningrad region], Kaliningrad (in Russ.).
30. Voloshenko, K. Yu., Ponomarev, A. K. 2017, Introducing Sectoral Models into Regional Management: An Assessment of Regulatory Impacts on the Economy, *Balt. Reg.*, Vol. 9, no. 4, p. 72—86. doi: <http://dx.doi.org/10.5922/2079-8555-2017-4-5>.
31. Porter, M. 1985, *Competitive Advantage: Creating and Sustaining Superior Performance*, New York.
32. Gereffi, G. 2011, Global Value Chains and International Competition, *Antitrust Bulletin*, Vol. 56, no. 1, p. 37—56.
33. Gereffi, G. 2014, Global Value Chains in a Post-Washington Consensus World, *Review of International Political Economy*, Vol. 21, no. 1, p. 9—37.
34. Gereffi, G., Fernandez-Stark, K. 2016, *Global Value Chain Analysis: A Primer*, Second Edition, Durham, North Carolina, available at: [http://www.cggc.duke.edu/pdfs/Duke\\_CGGC\\_Global\\_Value\\_Chain\\_GVC\\_Analysis\\_Primer\\_2nd\\_Ed\\_2016.pdf](http://www.cggc.duke.edu/pdfs/Duke_CGGC_Global_Value_Chain_GVC_Analysis_Primer_2nd_Ed_2016.pdf) (accessed 15.02.2019).
35. Kaplinsky, R., Morris, M. 2013, *Handbook for Value Chain Research*, IDS.
36. Baldwin, R., Venables, A. 2013, Spiders and Snakes: Offshoring and agglomeration in the global economy, *Journal of International Economics*, Vol. 90, no. 2, p. 245—254.
37. Banga, R. 2014, Linking into global value chains is not sufficient: Do you export domestic value added contents? *Journal of Economic Integration*, Vol. 29, no. 2, p. 267—297.
38. Amador, J., Cabral, S. 2016, Global value chains: A survey of drivers and measures, *Journal of Economic Surveys*, Vol. 30, no. 2, p. 278—301.
39. Fisenko, A. I., Komarova, V. V. 2012, Freight railway rates: from the traditional formation to agent modeling, *Transport: nauka, tekhnika, upravlenie* [Transport: science, technology, management], no. 8, p. 3—9 (in Russ.).
40. Mazo, L. A. 2014, Actual issues of improving rail freight rates, *Ekonomika zheleznnykh dorog* [Railway Economy], no. 4, p. 11—23 (in Russ.).

## The authors

*Dr Ivan S. Gumenyuk*, Associate Professor, Department of Geography, Nature Management, and Spatial Development, Immanuel Kant Baltic Federal University, Russia.

E-mail: IGumeniuk@kantiana.ru

ORCID: <http://orcid.org/0000-0002-8477-5342>

*Dr Ksenia Yu. Voloshenko*, Director, Centre for Regional Socio-Economic Development Modelling, Immanuel Kant Baltic Federal University, Russia.

E-mail: KVoloshenko@kantiana.ru

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-2624-0155>

*Anna A. Novikova*, PhD Student, Immanuel Kant Baltic Federal University, Russia.

E-mail: ANovikova@kantiana.ru

**To cite this article:**

Gumenyuk, I. S., Voloshenko, K. Yu., Novikova, A. A. 2019, Scenarios of increasing the economic efficiency of the Kaliningrad regional transport system, *Balt. reg.*, Vol. 11, no. 2, p. 51—72. doi: 10.5922/2079-8555-2019-2-4.



# ТУРИЗМ



## ТУРИЗМ И СТРУКТУРА ПРИВЛЕКАТЕЛЬНОСТИ МЕГАПОЛИСОВ БАЛТИЙСКОГО РЕГИОНА

А. Б. Рахманов<sup>1</sup>



*В жизни стран Балтийского региона все большее значение приобретает международный туризм. В статье проанализированы статистические данные, касающиеся динамики прибытия иностранных туристов и объема доходов от международного туризма в Балтийском регионе в 2010—2017 годах. Важнейшую роль в туристическом пространстве региона играют мегаполисы — 9 столиц, а также Санкт-Петербург. Предложена оригинальная методика эмпирического исследования привлекательности этих 10 крупных городов Балтийского региона в восприятии иностранных туристов. Эта методика предполагает выделение трех основных компонентов туристической индустрии балтийских мегаполисов: отелей, ресторанов и достопримечательностей. Результаты эмпирического исследования показывают, что, с точки зрения зарубежных туристов, лучшие отели Балтийского региона находятся в Берлине, Варшаве и Копенгагене, лучшие рестораны — в Таллине, Риге и Копенгагене, а самые интересные достопримечательности — в Берлине, Стокгольме и Санкт-Петербурге. Наиболее привлекательными в целом мегаполисами Балтийского региона для иностранных туристов являются Берлин, Копенгаген и Стокгольм. Достопримечательности Москвы и Санкт-Петербурга обладают высокой конкурентоспособностью в туристическом пространстве Балтийского региона, но московские и Санкт-петербургские отели и рестораны заметно уступают своим аналогам из других стран региона.*

**Ключевые слова:** туризм, структура привлекательности, мегаполис, трипадвизор, отель, ресторан, достопримечательность, социология города, Балтийский регион

---

<sup>1</sup> Московский государственный университет им. М. В. Ломоносова, 119991, Россия, Москва, Ленинские горы, 1.

Поступила в редакцию 30.12.2018 г.

doi: 10.5922/2079-8555-2019-2-5

### Для цитирования:

Рахманов А. Б. Туризм и структура привлекательности мегаполисов Балтийского региона // Балтийский регион. 2019. Т. 11, №2. С. 73—93. doi: 10.5922/2079-8555-2019-2-5.

© Рахманов А. Б., 2019

## Введение

### Туризм как социальное явление и его исследование

Туризм в наши дни превратился в один из наиболее важных атрибутов жизни современного человека. путеше-

ствия индивидуумов с целью познания, отдыха, развлечений, а также с деловыми целями известны с Античности. О разных аспектах туризма размышляли И. Кант [1, с. 352] и Г. В. Ф. Гегель [2, с. 56; 3, с. 458].

Что такое туризм? Всемирная туристическая организация при ООН (United Nations World Tourism Organization, UNWTO) UNWTO в 1995 году определила понятие «туризм» довольно широко, а именно как «деятельность людей, путешествующих и пребывающих вне своей обычной среды на срок не более чем в течение года с целью проведения свободного времени, ведения бизнеса и иными целями»<sup>1</sup>. Американский ученый Ч. Гёлднер и канадский исследователь Дж. Brent-Ричи писали: «Когда мы думаем о туризме, в первую очередь имеем в виду людей, которые посещают определенную местность с целью созерцания достопримечательностей, общения с друзьями или родственниками, проведения свободного времени и развлечения. Они могут наполнять свой досуг занятиями различными видами спорта, приемом солнечных ванн, беседами, пением, верховой ездой, экскурсиями, чтением или просто наслаждением природой и тем, что их окружает. Далее, мы можем включить в наше определение туризма активность тех, кто участвует в конференциях, деловых встречах или каком-либо виде деловой или профессиональной активности, равно как и тех, кто предпринимает ознакомительные поездки под руководством гидов или занимается научными исследованиями или своим образованием в той или иной форме» [4, р. 3]. Итак, международный туризм — это кратковременное посещение других стран с целью отдыха, ознакомления с природными и культурно-историческими достопримечательностями этих стран, обычаями и нравами разных народов, их национальной кухней, развлечений самого разного рода, шопинга, а также с целью получения образования, научных исследований, проведения профессиональных и деловых встреч, занятий бизнесом, лечения, религиозных паломничеств и т. д. Вместе с тем к туризму не относятся поездки с целью временного трудоустройства.

В современную эпоху туризм, на мой взгляд, выполняет три функции: во-первых, способствует всестороннему и гармоничному развитию человека как личности, поставляя ему не только отдых, но и открывая новые горизонты природы и общества, истории и современности и способствуя освоению мирового культурного наследия, во-вторых, он, предлагая специфические товары и услуги, является особой отраслью национальной и глобальной экономики, бизнесом, ориентированным на получение прибыли, и наконец, в-третьих, он, выступая как одна из наиболее важных разновидностей миграций людей внутри своих стран и за их пределами, служит осознанию индивидуумом себя как неотъемлемой части становящегося единого человечества и тем самым содействует формированию глобального общества. Последнюю функцию туризм приобрел только в последние десятилетия: в начале XXI века туристические маршруты способствуют созданию актуального единства мира.

Различные аспекты превращения туризма в массовое явление современности обсуждаются в мировой научной литературе. Следует говорить о возникновении особой междисциплинарной области знания, которую в зарубежной литературе называют *tourism studies*. Особо отметим двух авторов, рассматривавших туризм как социальное явление в целом.

---

<sup>1</sup> *Collection of Tourism Expenditure Statistics*. World Tourism Organization. P. 1. URL: <http://pub.unwto.org/WebRoot/Store/Shops/Infoshop/Products/1034/1034-1.pdf> (дата обращения: 12.12.2018).



Израильский ученый Э. Коэн еще в 1984 году выделил восемь существующих в социологии позиций, которые рассматривали туризм как: 1) коммерциализированное гостеприимство (коммерциализация и индустриализация традиционных отношений, издревле связывавших гостя/странника и хозяина); 2) демократизированное путешествие (путешествия, доступные ранее только аристократии и богачам, стали возможными для многих); 3) современную досуговую активность; 4) современный вариант паломничества; 5) реализацию базовых культурных ориентаций, характерных для людей из разных стран; 6) процесс аккультурации (туристы оказывают многообразное влияние на принимающие страны); 7) разновидность межэтнических отношений (туристы и принимающая сторона являются представителями разных этносов); 8) форму неокOLONиализма (метрополии производят потоки туристов, а периферийные страны принимают их) [5, p. 373—376].

Классическими для исследования туризма являются работы видного британского социального теоретика Дж. Урри. Для него при анализе туризма ключевым было понятие «туристский взгляд» (*tourist gaze*) — социально организованный и систематизированный взгляд того, кто стремится получить удовольствие, связанное с путешествиями. Туризм выступает как воплощение и феноменология такого взгляда [6, p. 2—3]. Дж. Урри и Й. Ларсен полагали, что массовый туризм впервые возник на севере Великобритании во второй половине XIX века, и он был связан с досугом промышленного рабочего класса [7, p. 31—36]. Для Дж. Урри, рассматривавшего общество как систему мобильностей, туризм выступает как одна из важнейших форм мобильностей [8, с. 67—70].

Учеными стран Балтийского региона было немало сделано в области изучения туризма в этой части мира.

Исследуется привлекательность регионов России для зарубежных туристов [9]. Особое внимание уделяется изучению специфики туризма в приграничных регионах на примере Калининградской, Смоленской, Псковской и Амурской областей, Республики Карелия [10—12], перспективам развития трансграничного туризма на южном побережье Балтийского моря [13] и перспективам туризма на разных участках немецкого побережья Балтийского моря [14].

Изучению предпочтений туристов посвящена работа Л. Матога (на примере Новой Гуты — одного из районов Кракова) [15]. К. Якосую исследовал привлекательность индустрии гостеприимства и достопримечательностей финской Карелии для туристов из России [16].

Эстонские ученые А. Куусик, К. Нильбе, Т. Мехине и Р. Ахас, опираясь на эмпирические данные о позиционировании мобильных телефонов, произвели исследование туристического рынка Эстонии, рассматривая то, как характер событий (музыкальные фестивали, спортивные мероприятия, ярмарки, выставки, научные конференции и т.д.) внутри страны вкупе с их регулярностью способны обусловить повторяющиеся визиты зарубежных туристов [17].

Автор статьи, исходя из статистики ресторанов в столицах стран Балтийского региона, рассмотрел иерархию национальных кухонь в этих странах в контексте глобального кулинарного пространства [18].

Целью настоящего исследования является анализ привлекательности стран Балтийского региона в глазах зарубежных туристов. Это необходимо для выяснения спектра возможностей активизации туристической индустрии этих стран. В особенности нас, конечно же, интересует оценка туристической привлекательности России. Для решения этой задачи рассмотрим вначале масштабы приема зарубежных туристов в мире и в Балтийском регионе.

## Международный туризм в мире и в Балтийском регионе

О развитии международного туризма в мире мы можем судить по данным статистики. Согласно исследованиям UNWTO, в 1950 году в мире насчитывалось 25 млн, в 2000-м — 674 млн, а в 2017-м — уже 1,323 млрд международных туристов<sup>2</sup>. К 2030 году их число достигнет 1,8 млрд чел.<sup>3</sup>. Вместе с тем индустрия туризма является одной из ведущих отраслей мировой экономики. В туристической индустрии производится 10% мирового валового продукта, формируется 7% мирового экспорта и создается одно из десяти рабочих мест в глобальной экономике<sup>4</sup>. В результате роста потоков туристов возникает глобальное туристическое пространство, внутри которого ежегодно сотни миллионов людей пересекают границы своих и чужих стран, и нити туристических маршрутов сшивают отдельные народы, страны и континенты в единой целое.

Важнейшим показателем развития международного туризма в той или иной стране является численность принятых иностранных туристов. По этому показателю в 2017 году в первую десятку стран мира входили Франция, Испания, США, Китай, Италия, Мексика, Великобритания, Турция, Германия и Таиланд. Первые пять стран мы можем условно охарактеризовать как великие туристические державы по приему иностранных туристов. Другим важным показателем развития международного туризма выступают доходы, приносимые им. В первую десятку стран мира по доходам от международного туризма в 2017 году входили США, Испания, Франция, Таиланд, Великобритания, Италия, Австралия, Германия, Макао, Япония. Назовем условно первые пять великим туристическими державами по доходам от международного туризма. В связи с тем что Франция, Испания и США входят в число пяти великих туристических держав и по числу принятых туристов, и по доходам от туризма, квалифицируем их как три туристические сверхдержавы.

Насколько развит международный туризм в странах Балтийского региона? Для того чтобы оценить его масштабы в регионе, обратимся к анализу статистики UNWTO, касающейся последнего периода времени (самые свежие данные относятся к 2017 году). Рассмотрим численность принятых иностранных туристов и совокупные доходы от международного туризма в странах Балтийского региона. Помимо этого введем еще один показатель развития международного туризма, а именно индикатор плотности международного туризма, равный отношению количества иностранных туристов к численности населения страны в определенный год. Этот индикатор покажет, какое место международный туризм занимает в общественной жизни той или иной страны. Для осуществления сравнительного анализа представим данные, касающиеся не только стран Балтийского региона, но и мира в целом, а также великих туристических держав по прибытию иностранных туристов (табл. 1). Страны ранжированы по количеству прибытий иностранных туристов в 2017 году.

<sup>2</sup> UNWTO. Tourism Highlights. 2017 Edition. P. 2. URL: <https://www.e-unwto.org/doi/book/10.18111/9789284419029> (дата обращения: 13.12.2018); UNWTO. Tourism Highlights. 2018 Edition. P. 5. URL: <https://www.e-unwto.org/doi/book/10.18111/9789284419876> (дата обращения: 15.12.2018).

<sup>3</sup> UNWTO. Tourism Highlights. 2017 Edition. P. 3. URL: <https://www.e-unwto.org/doi/book/10.18111/9789284419029> (дата обращения: 13.12.2018).

<sup>4</sup> UNWTO. Tourism Highlights. 2018 Edition. P. 3. URL: <https://www.e-unwto.org/doi/book/10.18111/9789284419876> (дата обращения: 15.12.2018).

Таблица 1

**Количество прибытий иностранных туристов и индикатор плотности международного туризма в мире, в великих туристических державах и в странах Балтийского региона в 2010—2017 годах**

Страна	Количество прибытий иностранных туристов			Население в 2017 году	Индикатор плотности международного туризма
	2010, млн чел.	2017, млн чел.	Прирост, %		
Мир	952	1323	38,97	7750,262	0,17
<i>Великие туристические державы</i>					
Франция	77,648	86,918	11,94	64,980	1,34
Испания	52,677	81,786	55,26	46,354	1,76
США	60,010	75,868*	26,43	324,459	0,23
Китай	55,665	60,740	9,12	1409,517	0,04
Италия	43,626	58,253	33,53	59,360	0,98
<i>Страны Балтийского региона</i>					
Германия	26,875	37,452	39,36	82,114	0,46
Россия	22,281	24,390	9,47	143,990	0,17
Польша	12,470	18,400	47,55	38,171	0,48
Дания	8,744	10,781*	23,30	5,734	1,88
Швеция	4,951	6,865	38,66	9,911	0,69
Эстония	2,511	3,245	29,23	1,310	2,45
Финляндия	2,319	3,181	37,17	5,523	0,58
Литва	1,507	2,523	67,42	2,890	0,87
Латвия	1,373	1,950	42,02	1,950	1,00

\* Данные за 2016 год.

Составлено и подсчитано автором по: *UNWTO. Tourism Highlights. 2018 Edition. P. 5, 15—17. URL: <https://www.e-unwto.org/doi/book/10.18111/9789284419876>* (дата обращения: 15.12.2018).

Все страны Балтийского региона, кроме Германии, входящей в первую десятку туристических стран мира, значительно уступают по приему иностранных туристов показателям великих туристических держав. Германия в этом отношении является безусловным лидером Балтийского региона, а Россия и Польша, занимающие второе и третье места соответственно, очень сильно отстают от нее. Заметим, что Россия в 1999—2001, 2006 и 2012—2015 годах входила в число десяти ведущих туристических держав мира по прибытиям туристов, но в последние годы она находится вне этой десятки. Отставание России вызвано, по всей вероятности, осложнением международной обстановки вокруг нее в последние годы. Таблица 1 показывает, что относительно большое количество иностранных туристов посетило Эстонию, обошедшую Финляндию.

Почти все страны Балтийского региона в период с 2010 по 2017 год продемонстрировали значительный прирост приема иностранных туристов. Германия, Польша, Литва и Латвия, а также Испания превысили среднемировые темпы увеличения приема международных туристов. Скромные темпы роста приема иностранных туристов в России близки аналогичным показателям Франции и Китая.

Весьма важным являются значения индикатора плотности международного туризма. Этот индикатор показывает то, насколько приток значительных

масс туристов является системным фактором развития данного общества, насколько присутствие на территории данной страны большого количества разноязыких и поликультурных туристов влияет на все сферы ее общественной жизни — от экономики до повседневности. Примем условно, что если значение индикатора равно или превышает 1, то есть численность принятых международных туристов равна или превышает численность местных жителей, то мы должны говорить о туристическом обществе, то есть обществе, для которого прием международных туристов имеет очень большое значение. Туристическое общество — это общество, сформированное одновременно и автохтонным населением, и постоянно присутствующим значительным количеством иностранных туристов. Возникшие в нашу эпоху туристические общества являются, очевидно, продуктом глобализации.

Мы видим, что туристическое общество существует в Эстонии (2,45), Дании (1,88) и Латвии (1,00). Первые две страны по индикатору плотности международного туризма превосходят Испанию (1,76) и Францию (1,34), охарактеризованные нами выше как туристические сверхдержавы и также являющиеся туристическими обществами. К статусу туристического общества приближается Италия (0,98). Итак, есть основания утверждать, что в социокультурном (но, безусловно, не в юридическом) отношении Эстония — это уже не страна эстонцев, а страна эстонцев и иностранных туристов, а Дания — это не страна датчан, а страна датчан и зарубежных туристов. Аналогичную характеристику следует дать Испании и Франции, в меньшей степени — Латвии и Италии. В то же время Германия, Россия, Польша, Финляндия, Швеция и Литва, а также США и Китай по-прежнему остаются странами своих граждан. Примечательно, что по индикатору плотности международного туризма Россия, занимая последнее место в Балтийском регионе, находится на одном уровне со среднемировыми показателями.

Рассмотрим данные о доходах от международного туризма, полученных великими туристическими державами (по доходам от международного туризма) и странами Балтийского региона в 2010—2017 годах (табл. 2). Страны ранжированы по величине дохода от международного туризма в 2017 году.

Таблица 2

**Доходы от международного туризма в мире, в великих туристических державах и странах Балтийского региона в 2010—2017 годах**

Страна	2010, млрд дол.	2017, млрд дол.	Прирост, %
Мир	927	1340	44,55
<i>Великие туристические державы</i>			
США	137,010	210,747	53,82
Испания	54,641	67,964	24,38
Франция	57,059	60,681	6,35
Таиланд	20,104	57,477	185,90
Великобритания	33,978	51,211	50,72
<i>Страны Балтийского региона</i>			
Германия	34,679	39,823	14,83
Швеция	8,366	14,142	69,04
Польша	9,576	12,772	33,38
Россия	8,830	8,945	1,30
Дания	5,853	7,394	26,33
Финляндия	3,051	2,982	-2,3

Страна	2010, млрд дол.	2017, млрд дол.	Прирост, %
Эстония	1,073	1,628	51,72
Литва	0,967	1,299	34,33
Латвия	0,642	0,885	37,85

Составлено и подсчитано автором по: *UNWTO. Tourism Highlights. 2018 Edition*. P. 7, 15—17. URL: <https://www.e-unwto.org/doi/book/10.18111/9789284419876> (дата обращения: 15.12.2018).

Абсолютным лидером по доходам от международного туризма среди стран Балтийского региона является Германия. Ее показатели сопоставимы с показателями великих туристических держав. С колоссальным отрывом за Германией следуют Швеция и Польша. Россия и Дания занимают средние позиции, опережая малые туристические рынки: Финляндию, Эстонию, Литву и Латвию.

По приросту доходов от международного туризма в Балтийском регионе лидируют Швеция и Эстония, и их показатели превышают среднемировые данные, будучи при этом сопоставимыми с показателями США и Великобритании. Чемпионом среди великих туристических держав и, возможно, в мире в целом оказался Таиланд. Россия продемонстрировал едва заметный рост доходов от международного туризма (в пределах статистической погрешности), а в Финляндии они даже немного упали.

На основе данных о приеме иностранных туристов и доходах от международного туризма мы можем подсчитать величину дохода, который принес средний иностранный турист миру, великим туристическим державам (по числу принятых туристов) и странам Балтийского региона в 2010—2017 годах (табл. 3).

Таблица 3

**Средний доход, принесенный иностранными туристами миру,  
великим туристическим державам и странам Балтийского региона  
в 2010—2017 годах**

Страна	2010, дол.	2017, дол.	Прирост, %
Мир	973,74	1012,85	4,02
<i>Великие туристические державы</i>			
Франция	734,84	698,14	-4,99
США	2283,11	2727,13*	19,45
Испания	1037,28	831,00	-19,89
Китай	823,03	536,99	-34,75
Италия	889,06	759,33	-14,59
<i>Страны Балтийского региона</i>			
Германия	1290,38	1063,31	-17,60
Швеция	1689,76	2060,01	21,91
Финляндия	1315,65	937,44	-28,75
Дания	669,37	653,65*	-2,35
Польша	767,92	694,13	-9,61
Литва	641,67	514,86	-19,76

Окончание табл. 3

Страна	2010, дол.	2017, дол.	Прирост, %
Эстония	427,32	501,69	17,40
Латвия	467,59	453,85	-2,94
Россия	396,30	366,75	-7,46

\* Данные за 2016 год.

Подсчитано автором по: *UNWTO. Tourism Highlights. 2018 Edition. P. 5—7. 15—17.*  
URL: <https://www.e-unwto.org/doi/book/10.18111/9789284419876> (дата обращения: 15.12.2018).

Мы видим, что в Балтийском регионе средний иностранный турист больше всего денег принес денег Швеции, на втором месте — Германия (близкая к среднемировым показателям), на третьем — Финляндия. Но трем балтийским странам очень далеко до уровня США. Менее всего денег средний зарубежный турист дал России, невысоки также показатели Латвии, Эстонии и Литвы. По всей вероятности, это обусловлено дешевизной услуг туристической индустрии в этих странах.

Примечательно, что в большинстве стран Балтийского региона (исключения — Швеция и Эстония) с 2010 по 2017 год произошло падение величины дохода, принесенного средним туристом. То же самое происходило и среди великих туристических держав, а США стали исключением. При этом в мире в целом доходы от международного туризма пусть и медленно, но росли.

Итак, в ходе статистического анализа развития международного туризма в Балтийском регионе в 2010—2017 годах мы выделили четыре ключевых показателя: 1) численность иностранных туристов, 2) совокупный доход, принесенный международным туризмом, 3) плотность международного туризма и 4) доход, принесенный средним иностранным туристом. Лидером Балтийского региона по первым двум показателям выступает Германия, по третьему — Дания, по четвертому — Швеция. В связи с этим данные три страны следует считать центрами туризма в регионе.

### Привлекательность мегаполисов Балтийского региона и ее структура: методика эмпирического исследования

Международный туризм в значительной мере, а иногда и в первую очередь предполагает посещение иностранными туристами крупных городов принимающих стран. Эти города являются либо целью туризма, либо туристическими хабами, то есть узловыми станциями в сети туристических маршрутов. В последнем случае, даже если турист посещает страну, намереваясь насладиться, например, видами ее дикой природы, радостями рекреации в небольших курортных местечках, созерцанием историко-культурных достопримечательностей вдали от крупных городов, он непременно следует через мегаполисы, что сопровождается пребыванием в отелях, посещением ресторанов, потреблением туристических услуг, созерцанием достопримечательностей и т. д. Таким образом, крупные города — это основные центры туристической индустрии и носители соответствующей инфраструктуры, следовательно, они выступают как очаги производства и потребления туристических услуг, очаги



туризма как социального явления. В связи с этим поставленная выше задача исследования привлекательности стран Балтийского региона в восприятии зарубежных туристов конкретизируется как задача исследования туристической привлекательности мегаполисов региона.

Во всех 9 странах Балтийского региона наиболее крупными городами являются столицы: Москва, Берлин, Стокгольм, Копенгаген, Варшава, Хельсинки, Таллин, Рига и Вильнюс, которые и притягивают значительную или чаще всего наибольшую часть иностранных туристов, посещающих эти страны. Большое значение имеет и мегаполис, обладающий неформальным статусом второй столицы России, — Санкт-Петербург. Таким образом, объектом нашего внимания станут 10 столиц Балтийского региона.

Туристический потенциал столичных городов Балтийского региона можно рассматривать с объективной стороны, анализируя такие характеристики, как численность жителей, городской ВВП, среднедушевой доход горожан, уровень жизни, среднюю продолжительность жизни, количество и «звездность» отелей, количество ресторанов, цены на товары и услуги, экологическую ситуацию, уровень преступности, уровень транспортных пробок и т. д. Все эти объективные характеристики способствуют формированию привлекательности этих мегаполисов для иностранных туристов.

Однако представляет большой интерес исследование субъективной стороны туристического потенциала столичных городов Балтийского региона, то есть того, насколько привлекательными выглядят они в глазах иностранных туристов. Охарактеризуем эту субъективную сторону как привлекательность города и попытаемся ее определить на основе объективных данных количественно, то есть трансформировать в субъективно-объективную категорию. Как сделать это, то есть как объективно рассчитать привлекательность мегаполисов Балтийского региона в восприятии иностранных туристов?

Для исследования привлекательности столичных городов Балтийского региона мы применим оригинальную авторскую методику. Она предполагает использование в качестве эмпирической базы данных информации, предоставляемой крупнейшим в мире туристическим порталом *TripAdvisor.com*<sup>5</sup>. Он был создан в начале 2000-х годов и за короткое время приобрел широчайшую всемирную известность, став спутником и консультантом туристов со всех стран планеты. Этот сайт содержит данные о туристической инфраструктуре практически всех городов мира, а именно о трех основных типах туристических объектов — об отелях, ресторанах и достопримечательностях, а также отзывы туристов о них. Каждый отзыв предполагает помимо более или менее развернутого текстового сообщения оценку названных объектов туристической инфраструктуры по 5-балльной шкале, включающей в себя варианты «превосходно» («excellent»), «очень хорошо» («very good»), «на среднем уровне» («average»), «плохо» («poor») и «ужасно» («terrible»).

Безусловно, привлекательность — это субъективная категория, но когда речь идет об анализе отзывов больших масс людей, оценивающих разнообразные компоненты туристической инфраструктуры городов (часто это сотни и даже тысячи отзывов на один и тот же объект), то мы подводим под эту субъективную категорию вполне объективные основания. Это и создает возможность беспристрастной, трезвой и объективной оценки привлекательности основных компонентов туристической инфраструктуры мегаполисов Балтийского региона.

---

<sup>5</sup> *TripAdvisor*. Latest reviews. Lowest prices. URL: <https://www.tripadvisor.com/> (дата обращения: 16.12.2018).

Возможные опасения по поводу того, что многие положительные отзывы на портале TripAdvisor.com инспирированы отделами PR и маркетинга соответствующих заведений, мы можем отклонить, указав на то, что, во-первых, отзывы написаны на множестве самых разных языков, во-вторых, в ряде случаев присутствует изрядное количество отзывов «плохо» и «ужасно», в-третьих, администрация TripAdvisor.com проводит эффективную политику по удалению недобросовестных отзывов.

Среди бесчисленного множества отзывов, оставленных на TripAdvisor.com, мы отберем только те, что были оставлены иностранными туристами со всего мира, посещавшими столичные города Балтийского региона, а не гражданами этих стран, оценивающих свои столицы, то есть не субъектами внутринационального туризма. TripAdvisor.com позволяет классифицировать отзывы по лингвистическому критерию. Будем учитывать лишь те отзывы, что сделаны на английском языке, который не является государственным или официальным ни в одной из стран Балтийского региона. На английском языке, который давно уже приобрел статус глобального языка, языка всемирной коммуникации, безусловно, отзывы оставляют туристы из стран всего мира, а не только гости из англоязычных стран. Это позволит нам с большим уровнем достоверности отобрать отзывы, которые были сделаны именно иностранными туристами, включая, разумеется, и туристов из стран Балтийского региона, прибывших из страны, отличных от той, в которой расположен рассматриваемый мегаполис. Скажем, что в качестве иностранных туристов в Санкт-Петербурге выступают, например, шведы, поляки, бразильцы или китайцы, пишущие на портале TripAdvisor.com англоязычные рецензии на отели города. При этом мы отвлечемся от анализа того обстоятельства, что, вероятно, некоторая часть отзывов на английском языке принадлежит гражданам стран Балтийского региона, оценивающим объекты национальной туристической индустрии именно своих стран. Вероятнее всего, таковых весьма и весьма немного, и потому для упрощения нашего анализа будем все же считать, что все отзывы на английском языке были оставлены иностранными туристами.

Данные портала TripAdvisor.com в мировых исследованиях туризма стали использоваться относительно недавно — с начала 2010-х годов. Главным образом, в этом направлении работают зарубежные ученые. Проблеме доверия к отзывам на туристические объекты, которые размещены на этом сайте, посвящены работы британских ученых И. Джикл и К. Картера [19], Р. Филиери [20]. Гонконгские ученые Х. Ли, Р. Ло и Дж. Мэрфи [21] анализируют сообщество пользователей TripAdvisor.com (социодемографические особенности, поведенческие паттерны и т. д.). Гонконгские авторы Дж. Эй, Н. Оу и Р. Ло рассматривают влияние данных TripAdvisor.com на планирование туристами из разных стран своих поездок [22]. Исследовательница из США Л. Васкес делает акцент на изучении негативных отзывов, размещенных на данном портале [23]. Индийские ученые П. Бхардваи, С. Гаутам и П. Пахва, опираясь на отзывы посетителей TripAdvisor.com, анализировали эмоции, которые вызывали у туристов Дели, Бангалор, Мумбаи и другие мегаполисы Индии [24]. Китайские авторы Х. Чжан, Ж. Пу, Ч. Ван и Х. Чен предлагают независимым туристам модель анализа отзывов о ресторанах, размещенных на сайте TripAdvisor.com [25]. Исследователь из Хорватии Х. Якопович на основе данных TripAdvisor.com изучал восприятие туристами работы ресторанов города Дубровника [26]. Совместное исследование австралийских и малазийских ученых А. Ахани, М. Нилаши, О. Ибрагима, Л. Санзони и С. Уивена посвящено изучению принципов сегментирования рынка потребителей медицинских и гостиничных услуг (спа-отелей) на основе отзывов, размещенных на TripAdvisor.com [27].

Оригинальность предлагаемой в данной статье методики эмпирического исследования привлекательности столичных городов Балтийского региона будет



заключаться в специфике анализа размещенных на портале TripAdvisor.com отзывов зарубежных туристов, причем данное исследование распространяется на все страны региона. Вначале мы произведем количественную характеристику привлекательности отелей, ресторанов и достопримечательностей по отдельности. Количественным выражением привлекательности каждого из компонентов туристической инфраструктуры городов будем считать среднее число отзывов с оценкой «превосходно», полученных каждым из выборки в 30 лучших — по отзывам на сайте TripAdvisor.com<sup>6</sup> — объектов соответствующего типа данного города, то есть среднее арифметическое по 30 лучшим отелям, 30 лучшим ресторанам и 30 лучшим достопримечательностям. Полученные величины мы примем за значения индикаторов привлекательности отелей, ресторанов и достопримечательностей балтийских мегаполисов (в баллах). Далее на основе результатов вышеописанного статистического анализа вычислим значения индикатора интегральной привлекательности 10 столичных городов Балтийского региона по формуле  $A = \sqrt[3]{A1 \cdot A2 \cdot A3}$ , где  $A1$  — индикатор привлекательности отелей,  $A2$  — индикатор привлекательности ресторанов и  $A3$  — индикатор привлекательности достопримечательностей, то есть приняв индикатор интегральной привлекательности равным кубическому корню из произведения значений трех частных индикаторов привлекательности.

Следует сделать две важные оговорки. Во-первых, при осуществлении анализа привлекательности крупных городов Балтийского региона мы исходим из важной эпистемологической предпосылки — допущения существования в этом регионе (и в мире) изоморфного туристического пространства, внутри которого с одинаковой интенсивностью и с равной степенью успешным преодолением разных препятствий (юридических, финансовых, политических и т. д.) циркулируют потоки туристов. На деле же это идеализация, и действительная ситуация, разумеется, выглядит несколько сложнее. Например, ухудшение международных отношений в последние годы привело к сокращению притока иностранных туристов в Россию. Но, как представляется, это допущение является вполне правомерным, поскольку оно не содержит в себе чрезмерной погрешности, и для осуществления нашего исследования необходимо принять такую предпосылку. Во-вторых, при подобном исследовании мы отвлекаемся от учета относительно второстепенных факторов, формирующих или разрушающих очарование крупных городов Балтийского региона: экологической обстановки, состояния транспортной системы, масштабов дорожных пробок, уровня преступности и т. д. Нам не известны источники, позволяющие судить о восприятии иностранными туристами данных проблем крупных городов Балтийского региона. На взгляд автора, содержание этих двух оговорок не влияет существенным образом на эффективность исследования.

### Привлекательность отелей мегаполисов Балтийского региона

Привлекательность отеля в глазах его клиентов обуславливается рядом факторов: расположением, характеристиками номеров и иных помещений, ценой, сервисом, качеством еды, предлагаемой гостиничными ресторанами, гостеприимством, атмосферой и т. д. Рассчитаем значения индикатора привле-

---

<sup>6</sup> TripAdvisor.com позволяет ранжировать отели, рестораны и достопримечательности городов в зависимости от оценок, данных им потребителями их услуг и созерцателями.

кательности отелей 10 мегаполисов Балтийского региона. Они ранжированы по значению индикатора привлекательности отелей в восприятии зарубежных туристов (табл. 4).

Таблица 4

#### Индикатор привлекательности отелей мегаполисов Балтийского региона

Город	Индикатор привлекательности отелей, баллы
Берлин	827
Варшава	462
Копенгаген	442
Стокгольм	392
Таллин	368
Хельсинки	357
Москва	302
Санкт-Петербург	229
Рига	220
Вильнюс	191

Подсчитано автором по данным на 15 декабря 2018 года.

Исследование показало, что наиболее привлекательным в глазах иностранных туристов городом всех стран Балтийского региона является Берлин. Он лидирует с колоссальным отрывом, опережая поднявшиеся на вторую и третью позиции Варшаву и Копенгаген. Второе место гостиничного сервиса польской столицы, превзошедшей почти все столицы Балтики, является неожиданностью. Таллин замыкает первую пятерку рейтинга, опередив половину мегаполисов Балтийского региона. Москва и Санкт-Петербург вошли лишь во вторую половину рейтинга — иностранными туристами блага индустрии гостеприимства, предоставляемые отелями двух российских столиц, оценены ниже, чем то, что предлагают отели многих других балтийских столиц.

#### Привлекательность ресторанов мегаполисов Балтийского региона

Привлекательность ресторанов определяется качеством предлагаемой пищи, ценой, качеством сервиса, вышколенностью и благожелательностью персонала, расположением, атмосферой и т.д. Рассчитаем значения индикатора привлекательности ресторанов 10 столиц Балтийского региона. Мегаполисы ранжированы по значению индикатора привлекательности ресторанов в восприятии зарубежных туристов (табл. 5).

Таблица 5

#### Индикатор привлекательности ресторанов мегаполисов Балтийского региона

Город	Индикатор привлекательности ресторанов, баллы
Таллин	360
Рига	247
Копенгаген	209
Берлин	187
Вильнюс	184
Варшава	153

Город	Индикатор привлекательности ресторанов, баллы
Стокгольм	147
Хельсинки	131
Санкт-Петербург	49
Москва	28

Подсчитано автором по данным на 16 декабря 2018 года.

Сенсационным является взлет ресторанов Таллина на первое место в Балтийском регионе. Превосходство эстонской столицы над другими балтийскими мегаполисами в восприятии иностранных туристов, согласно нашему исследованию, неоспоримо. Другие крупные города Балтийского региона по привлекательности ресторанов от столицы Эстонии отстают очень значительно. Вероятно, мы можем выдвинуть в качестве рабочей гипотезы предположение, что успех Таллина обусловлен сочетанием высокого качества еды, культуры сервиса и относительно низких цен ресторанов эстонской столицы. Рестораны Санкт-Петербурга и Москвы уступили своим аналогам из всех балтийских мегаполисов, причем их отставание даже от ресторанов Хельсинки, находящегося на 7-м месте, является очень значительным.

Установленная в таблице 5 иерархия привлекательности ресторанов мегаполисов Балтийского региона, по всей вероятности, обусловлена не соотношением локальных (эстонской, латышской, датской, русской и др.) и великих мировых (итальянской, японской, американской и др.) кухонь, а иными характеристиками: качеством еды, сервисом, ценами и т. д. Иначе говоря, иностранных туристов в ресторанах мегаполисов Балтийского региона привлекает в большей степени не национально-кулинарный генезис пищи, а уровень работы этих заведений. Важно не столько то, к кулинарной традиции какой страны принадлежит еда, а то, насколько она виртуозно приготовлена, вкусна, дешева, насколько радушно и гостеприимно была предложена, в какой атмосфере протекает акт ее потребления. В глобальном обществе, неотъемлемой частью которого является Балтийский регион, глобализуются и гастрономические пристрастия, и каноны обслуживания.

### Привлекательность достопримечательностей мегаполисов Балтийского региона

Исключительную роль в привлечении туристов играют достопримечательности мегаполисов. Выдающийся немецкий философ А. Шопенгауэр весьма точно отметил особенности восприятия достопримечательностей городов иностранными туристами, а именно свежесть их взгляда. Характеризуя особенности созерцания чистого субъекта познания в труде «Мир как воля и представление», он пишет: «Далее, так как новизна и совершенная неизведанность предметов благоприятствует их бескорыстному, чисто объективному восприятию, то этим и объясняется, что на чужестранца или обыкновенного туриста производят впечатление живописных или поэтичных такие предметы, которые не способны оказывать подобного же действия на коренных жителей; так, например, на иных людей вид совсем незнакомого города часто производит удивительно приятное впечатление, которого он совсем не вызывает в постоянных его жителях, ибо впечатление это имеет свой источник в том, что путешествующий, не находясь в каких-либо отношениях к данному городу и его обитателям, созерцает его вполне объективно. На этом отчасти и основывается

то наслаждение, с каким связаны путешествия» [28, с. 310]. Значение достопримечательностей городов двояко: с одной стороны, знакомство с ними, их созерцание обогащают личность туриста, с другой — они дают импульсы развитию туристической индустрии. Созерцание достопримечательностей часто не стоит туристам ни евроцента, ни копейки, но они, притягивая туристов, обуславливают сопутствующие траты — покупку услуг туристических фирм, гидов, отелей, ресторанов и т. д. Исключение составляют музеи и другие подобные объекты, посещение которых является платным.

TripAdvisor.com выделяет объекты самого разного рода, которые вызывают интерес туристов: архитектурные сооружения (уникальные исторические и современные здания, храмы, крепости, монастыри и т. д.), памятники, скульптуры, музеи, картинные галереи, выставки, театры, урбанистические комплексы (исторические центры городов, площади, скверы, улицы, фонтаны и т. д.), урбанистическо-природные комплексы (парки, зоопарки, аквапарки, набережные и т. п.), площадки обозрения, экономические объекты, представляющие культурный интерес (порты, рынки и т. п.), транспортные системы (вокзалы, метро, каналы и т. п.), стадионы, кладбища и т. д. Все они в классификации TripAdvisor.com охватываются двумя предметными рубриками: 1) архитектурные, скульптурные и градостроительные в самом широком смысле слова достопримечательности<sup>7</sup> и 2) музеи. Подсчитаем среднее арифметическое от индикаторов привлекательности 30 наиболее высоко оцененных туристами объектов каждой из этих двух рубрик и определим полученную величину как индикатор привлекательности достопримечательностей города. Кроме того, выявим количество достопримечательностей в рассматриваемых нами мегаполисах Балтийского региона, получивших от иностранных туристов свыше 1000 отзывов с оценкой «превосходно». Сведем полученные данные воедино (табл. 6). Города ранжированы по значению индикатора привлекательности достопримечательностей.

Таблица 6

**Индикатор привлекательности достопримечательностей  
мегаполисов Балтийского региона**

Город	Индикатор привлекательности достопримечательностей, баллы	Количество достопримечательностей, получивших свыше 1000 отзывов «превосходно»
Берлин	1173	13
Стокгольм	560	7
Санкт-Петербург	534	6
Копенгаген	437	9

<sup>7</sup> В оригинале используется выражение «Sights&Landmarks», на русскоязычном варианте сайта — «Достопримечательности и культурные объекты». При этом имеются в виду все вышеперечисленные урбанистические достопримечательности, за исключением музеев, которые выведены в отдельную рубрику («Museums»). В некоторых случаях один и тот же объект в этих двух рубриках на сайте TripAdvisor.com фигурирует дважды, но с одним и тем же набором отзывов туристов. Речь идет о тех случаях, когда музей находится в уникальном здании, и в этом случае этот объект учитывается и как архитектурное сооружение, и как набор экспонатов. Например, Исаакиевский собор, который является и архитектурным шедевром, которым любуются извне, с улиц Санкт-Петербурга, и в то же время музеем, то есть собранием экспонатов, которые созерцают, находясь внутри здания собора. В таких случаях каждый объект был включен в анализ только один раз.

Город	Индикатор привлекательности достопримечательностей, баллы	Количество достопримечательностей, получивших свыше 1000 отзывов «превосходно»
Москва	360	5
Варшава	292	5
Таллин	222	2
Хельсинки	183	2
Рига	137	1
Вильнюс	118	1

Подсчитано автором по данным на 16 декабря 2018 года.

У иностранных туристов среди всех мегаполисов Балтийского региона наибольший интерес своими достопримечательностями, памятными местами и музеями вызывает Берлин<sup>8</sup>. Столица Германии в этом отношении намного опередила Стокгольм. Санкт-Петербург и Москва заняли третье и пятое места соответственно, причем отставание Санкт-Петербурга от Стокгольма является незначительным. Датская столица в глазах иностранных туристов неожиданно превзошла столицу России. Рига и Вильнюс в этом рейтинге, как и в случае с рейтингом привлекательности отелей, замыкают десятку мегаполисов Балтийского региона.

Вполне логично, что в Берлине оказалось наибольшее количество достопримечательностей и памятных мест, получивших свыше 1000 отзывов «превосходно». Здесь на втором месте оказывается Копенгаген, а Стокгольм — на третьем. Таким образом, по общей привлекательности достопримечательностей Копенгаген уступает Стокгольму и Санкт-Петербургу, а по количеству достопримечательностей-шедевров (в восприятии иностранных туристов) датская столица опережает шведскую и северную столицу России. Москва и здесь находится на пятом месте.

Перечислим достопримечательности мегаполисов Балтийского региона, вызвавшие наибольший интерес у иностранных туристов. Мы подразумеваем достопримечательности, получившие более 3000 отзывов с оценкой «превосходно». В этот список вошли (перечислим города согласно количеству упомянутых объектов и количеству превосходных отзывов): Берлин — мемориал Холокоста (10174 отзывов), Бранденбургские ворота (10093), Рейхстаг (10067), музей «Топография террора» (6367), мемориал «Берлинская стена» (4918), Музей Пергамон (4438), Галерея Ист-Сайд (3188); Санкт-Петербург — музей Государственный Эрмитаж (8395), храм Спаса-на-Крови (6597), Большой дворец в Петергофе (3410); Москва — Красная площадь (4348), Московский метрополитен (4133), Собор Василия Блаженного (3366); Стокгольм — морской Музей Ваза (12541), Старый город (5874); Копенгаген — порт и канал Нюхавн (7550); Таллин — Старый город (5058); Варшава — Старый город (3446).

<sup>8</sup> Иностранные туристы выделяют объекты в Берлине, связанные с трагическим прошлым Германии времен фашизма. Безусловно, было бы некорректно называть такие объекты «достопримечательностями», и в связи с этим мы используем понятие «памятные места».

Следовательно, десятка наиболее интересных в восприятии иностранных туристов достопримечательностей и памятных мест рассматриваемых нами мегаполисов Балтийского региона (в порядке убывания количества отзывов «превосходно») выглядит так: Музей Ваза (Стокгольм), мемориал Холокоста, Бранденбургские ворота, Рейхстаг (все три — Берлин), Государственный Эрмитаж (Санкт-Петербург), Нюхавн (Копенгаген), храм Спаса-на-Крови (Санкт-Петербург), музей «Топография террора» (Берлин), Старый город (Стокгольм), Старый город (Таллин).

Итак, большее количество наиболее популярных среди иностранных туристов достопримечательностей оказалось в Берлине, но главная достопримечательность Балтийского региона находится все же в Стокгольме — это морской Музей Ваза, в котором экспонирован почти полностью дошедший до нас шведский парусный корабль «Ваза», построенный в начале XVII века и затонувший сразу после спуска на воду, что и определило его уникальную сохранность. Достопримечательности Москвы и, особенно, Санкт-Петербурга занимают весьма достойные позиции в туристическом пространстве Балтийского региона. Самой выдающейся достопримечательностью России для иностранных туристов является Государственный музей Эрмитаж. Если исходить из прагматичного духа и языка туристической индустрии, то следует подчеркнуть, что красоты обеих российских столиц обладают отличной конкурентоспособностью на балтийском и глобальном туристических рынках.

### Интегральная привлекательность мегаполисов Балтийского региона

На основе значения индикаторов привлекательности отелей, ресторанов и достопримечательностей столичных городов Балтийского региона мы по указанной выше формуле можем вычислить их интегральную привлекательность с точки зрения иностранных туристов (табл. 7).

Таблица 7

#### Интегральная привлекательность мегаполисов Балтийского региона

Город	Индикатор интегральной привлекательности, баллы
Берлин	566
Копенгаген	343
Стокгольм	318
Таллин	309
Варшава	274
Хельсинки	205
Рига	195
Санкт-Петербург	182
Вильнюс	161
Москва	145

В результате исследования мы выяснили, что самым привлекательным мегаполисом в странах Балтийского региона в восприятии иностранных туристов является Берлин. Он опережает другие столицы с колоссальным отрывом. Абсолютным лидером столицу Германии делают превосходные отели и выдающиеся достопримечательности. Второе и третье места — за Копенгагеном и Стокгольмом соответственно. В связи с этим данные три мегаполиса следует



квалифицировать как три столицы туризма в Балтийском регионе. Выше было отмечено, что Германия, Дания и Швеция являются лидерами международного туризма в Балтийском регионе. Проведенное нами исследование привлекательности столичных городов региона позволяет сказать, что вклад, который они вносят в потенциал привлекательности этих мегаполисов, огромен. От Копенгагена и Стокгольма лишь немного отстают Таллин, и главный город Эстонии мы уверенно можем охарактеризовать как туристическую субстолицу Балтийского региона. Таллин опередил по привлекательности для иностранных туристов и обе российские столицы, и Варшаву, и Хельсинки. Этим столица Эстонии обязана в первую очередь своим замечательным ресторанам.

Санкт-Петербург вызывает больший интерес у иностранных туристов, чем Москва. Но, к сожалению, в рейтинге интегральной привлекательности балтийских мегаполисов и Москва, и Санкт-Петербург заняли скромные позиции, что обусловлено невысокой привлекательностью их ресторанов и отелей в глазах иностранных туристов. Высоким уровнем привлекательности в туристическом пространстве Балтийского региона (и мира) обладают достопримечательности двух российских столиц.

### Заключение

В настоящей статье автор предпринял попытку на основе разработанной им оригинальной методики исследовать привлекательность в глазах зарубежных туристов 10 мегаполисов 9 стран Балтийского региона. Результаты исследования ни в коем случае не являются окончательными и бесспорными.

Было обнаружено, что в восприятии иностранных туристов лучшие отели Балтийского региона находятся в Берлине, Варшаве и Копенгагене, лучшие рестораны — в Таллине, Риге и Копенгагене, лучшие достопримечательности — в Берлине, Стокгольме и Санкт-Петербурге. Наиболее выдающимися по интегральной туристической привлекательности городами региона являются Берлин, Копенгаген и Стокгольм, и этот треугольник представляет собой сердце международного туризма в Балтийском регионе. Весьма примечательным итогом нашего исследования стало то, что Таллин оказался туристическим субцентром Балтики, опередив многие другие столицы региона. На основе полученных результатов мы имеем основания утверждать, что тремя постулатами практического разума туриста в Балтийском регионе должны быть следующие: ночевать — в Берлине, Варшаве или Копенгагене, гулять — по Берлину, Стокгольму или Санкт-Петербургу, есть и пить — в Таллине, Риге или Копенгагене.

Предпринятое исследование показало, что на сегодняшний день Москва и Санкт-Петербург занимают в целом относительно скромные позиции в туристическом пространстве Балтийского региона. Иностранные туристы восхищаются достопримечательностями обеих российских столиц, но московские и петербургские отели и рестораны вызывают у них более сдержанное отношение. Следовательно, для укрепления позиций России на балтийских и мировых туристических картах, для развития российской туристической индустрии необходимо помимо дальнейшего культивирования туристических практик, связанных с достопримечательностями, поднять работу московских и петербургских отелей и ресторанов на более высокий, более качественный уровень. Для этого вполне было бы уместным изучение достижений и опыта соседей России по Балтийскому региону, которые достигли незаурядных успехов в развитии индустрии туризма.

## Список литературы

1. Кант И. Соч. : в 6 т. М., 1966. Т. 6.
2. Гегель Г. В. Ф. Философия права. М., 1990.
3. Гегель Г. В. Ф. Энциклопедия философских наук. Т. 3: Философия духа. М., 1977.
4. Goeldner Ch. R., Brent Ritchie J. R. Tourism. Principles, Practices, Philosophies. 12<sup>th</sup> ed. Hoboken, 2012.
5. Cohen E. The Sociology of Tourism: Approaches, Issues, and Findings // Annual Review of Sociology. 1984. №10. P. 373—392.
6. Urry J. The Tourist Gaze. Second Edition. L., 2002.
7. Urry J., Larsen J. The Tourist Gaze 3.0. L., 2011.
8. Урри Дж. Мобильности. М., 2012.
9. Бунич Г. А. Туристический продукт и направления его инновации. М., 2011.
10. Катровский А. П., Ковалев Ю. П., Мажар Л. Ю., Щербакова С. А. Туризм в приграничных регионах: теоретические аспекты географического изучения // Балтийский регион. 2017. Т. 9, №1 С. 113—126. doi: 10.5922/2074-9848-2017-1-7.
11. Степанова С. В. Трансграничные туристские маршруты: возможности Северо-Запада России // Балтийский регион. 2017. Т. 9, №4. С. 129—151. doi: 10.5922/2074-9848-2017-4-7.
12. Степанова С. В. Общие тенденции и особенности развития инфраструктуры туризма российских регионов // Вестник Московского университета. Сер. 6. Экономика. 2016. №3. С. 68—84.
13. Więckowski M., Cerić D. Evolving tourism on the Baltic Sea coast: perspectives on change in the Polish maritime borderland // Scandinavian Journal of Hospitality and Tourism. 2016. Vol. 16, suppl. 1. P. 98—111.
14. Haller I., Stybel N., Schumacher S., Mossbauer M. Will Beaches be enough? Future Changes for Coastal Tourism at the German Baltic Sea // Journal of Coastal Research. 2011. Special Issue. №61. P. 70—80.
15. Matoga L. Exploring the history and heritage of communism in NowaHuta District in Krakow, Poland: Potential or a problem in managing tourism in a city? // Journal of Hospitality and Management Tourism. 2015. Vol. 6 (7). P. 90—103.
16. Jakosuo K. Russia and the Russian tourist in Finnish tourism strategies — the case of the Karelian region // Procedia Social and Behavioral Sciences. 2011. №24. P. 1003—1013.
17. Kuusik A., Nilbe K., Mehine T, Ahas R. Country as a free sample: the ability of tourism events to generate repeat visits. Case study with mobile positioning data in Estonia // Procedia — Social and Behavioral Sciences. 2014. №148. P. 262—270.
18. Рахманов А. Б. Страны Балтийского региона в глобальном кулинарном пространстве // Балтийский регион. 2017. Т. 9, №2. С. 122—141. doi: 10.5922/2074-9848-2017-2-7.
19. Jeacle I., Carter C. In TripAdvisor we trust: Rankings, calculative regimes and abstract systems // Accounting, Organizations and Society. 2011. Vol. 36. P. 293—309.
20. Filieri R. Why do travelers trust TripAdvisor? Antecedents of trust towards consumer-generated media and its influence on recommendation adoption and word of mouth // Tourism Management. 2015. Vol. 51. P. 174—185.
21. Lee H., Law R., Murphy J. Helpful Reviewers in TripAdvisor, an Online Travel Community // Journal of Travel & Tourism Marketing. 2011. Vol. 28, №7. P. 675—688.
22. Ayeh J., Au N., Law R. «Do We Believe in TripAdvisor?» Examining Credibility Perceptions and Online Travelers' Attitude toward Using User-Generated Content // Journal of Travel Research. 2013. Vol. 52, №4. P. 437—452.
23. Vásquez C. Complaints online: The case of TripAdvisor // Journal of Pragmatics. 2011. Vol. 43. P. 1707—1717.
24. Bhardwaj P., Gautam S., Pahwa P. A novel approach to analyze the sentiments of tweets related to TripAdvisor // Journal of Information & Optimization Sciences. 2018. Vol. 39, №2. P. 591—605.
25. Zhang H., Pu J., Wang J., Chen X. A novel decision support model for satisfactory restaurants utilizing social information: A case study of TripAdvisor. com // Tourism Management. 2017. Vol. 59. P. 281—297.

26. *Jakopović H.* Detecting the Online Image of «Average» Restaurants on TripAdvisor // *Medijske Studije — Media Studies*. 2016. Vol. 7, №13. P. 102—119.

27. *Ahani A., Nilashi M., Ibrahim O., Sanzogni L., Weaven S.* Market segmentation and travel choice prediction in Spa hotels through TripAdvisor's online reviews // *International Journal of Hospitality Management*. 2019. Vol. 80. P. 52—77.

28. *Шопенгауэр А.* Соч. : в 6 т. М., 2001. Т. 2.

### Об авторе

*Азат Борисович Рахманов*, доктор философских наук, профессор кафедры истории и теории социологии, социологический факультет, МГУ им. М.В. Ломоносова, Россия.

E-mail: [azrakhmanov@mail.ru](mailto:azrakhmanov@mail.ru)

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-0550-7906>



## TOURISM AND THE STRUCTURE OF ATTRACTIVENESS OF THE BALTIC REGION METROPOLISES

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

<sup>1</sup> *Lomonosov Moscow State University  
1 Leninskie Gory, Moscow, 119991 Russia*

Submitted on December 30, 2018

doi: 10.5922/2079-8555-2019-2-5

*International tourism is playing an increasingly important part in the life of all the nine countries of the Baltic region. In this contribution, I analyse the statistical data for 2010—2017 regarding the numbers of arrivals of international tourists and international tourism revenues in the Baltic region. Regional metropolises, which include nine capitals and Saint Petersburg, have a pivotal role in the tourism space of the region. I propose a methodology for empirical research into the attractiveness of ten Baltic cities as perceived by international tourists. This methodology distinguishes three major components in the tourism industry of the Baltic metropolises: hotels, restaurants, and sights. I estimate the attractiveness of these tourism infrastructure components in each of the ten cities using special indicators. Based on the data obtained, I calculate the integrated indicator of city attractiveness. The empirical study shows that, in the Baltic region, international tourists appreciate the most the hotels of Berlin, Warsaw, and Copenhagen, the restaurants of Tallinn, Riga, and Copenhagen, and the sights of Berlin, Stockholm, and Saint Petersburg. The most attractive Baltic cities for international tourists are Berlin, Copenhagen, and Stockholm. Although the sights of Moscow and Saint Petersburg are competitive in the tourist space of the Baltic region, Moscow and Saint Petersburg hotels and restaurants are noticeably inferior to those in other countries of the region.*

*Keywords:* tourism, structure of attractiveness, metropolis, TripAdvisor, hotel, restaurant, sights, sociology of city, Baltic region

### References

1. Kant, I. 1966, *Sochineniya v 6 tomah. Tom 6* [Works in 6 Volumes. Vol. 6], Moscow (in Russ.).
2. Hegel, G. W. F. 1990, *Filosofiya prava* [Elements of the Philosophy of Right], Moscow (in Russ.).

3. Hegel, G. W. F. 1977, *Enciklopediya filosofskih nauk. Tom 3. Filosofiya duha* [Encyclopedia of the Philosophical Sciences. Vol. 3. Philosophy of Spirit], Moscow, Izdatel'stvo Mysl' (in Russ.).
4. Goeldner, Ch. R., Brent Ritchie, J. R. 2012, *Tourism. Principles, Practices, Philosophies. Twelfth Edition*, Hoboken, John Wiley & Sons, Inc.
5. Cohen, E. 1984, The Sociology of Tourism: Approaches, Issues, and Findings, *Annual Review of Sociology*, no. 10, p. 373—392.
6. Urry, J. 2002, *The Tourist Gaze*, Second Edition, London.
7. Urry, J., Larsen, J. 2011, *The Tourist Gaze 3.0*, London.
8. Urry, J. 2012, *Mobil'nosti* [Mobilities], Moscow (in Russ.).
9. Bunich, G. A. 2011, *Turisticheskij produkt i napravleniya ego innovacii* [Tourist product and directions of its innovation], Moscow, 188 p. (in Russ.).
10. Katrovsky, A. P., Kovalev, Yu. P., Mazhar, L. Yu., Shcherbakova, S. A. 2017, Tourism in Border Regions: Theoretical Aspects of a Geographical Study, *Balt. Reg.*, Vol. 9, no. 1, p. 81—90. doi: <https://doi.org/10.5922/2079-8555-2017-1-7>.
11. Stepanova, S. V. 2017, Cross-Border Tourist Routes: The Potential of Russia's North-West, *Balt. Reg.*, Vol. 9, no 4, p. 97—112. doi: <https://doi.org/10.5922/2079-8555-2017-4-7>.
12. Stepanova, S. V. 2016, General Trends and Features of Tourism Infrastructure Development in Russia's Regions, *Vestnik Moskovskogo univiersiteta, Seriya 6, Ekonomika*, no. 3, p. 68—84 (in Russ.).
13. Perova, A. 2017, Methods of Placement of Business Tourism Centers in Large Cities as Means Providing Traffic Safety (on the Example of St. Petersburg), *Transportation Research Procedia*, Vol. 20, p. 487—492.
14. Haller, I., Stybel, N., Schumacher, S., Mossbauer, M. 2011, Will Beaches be enough? Future Changes for Coastal Tourism at the German Baltic Sea, *Journal of Coastal Research*, Special Issue, no. 61, p. 70—80.
15. Matoga, L. 2015, Exploring the history and heritage of communism in NowaHuta District in Krakow, Poland: Potential or a problem in managing tourism in a city? *Journal of Hospitality and Management Tourism*, Vol. 6 (7), p. 90—103.
16. Jakosuo, K. 2011, Russia and the Russian tourist in Finnish tourism strategies — the case of the Karelian region, *Procedia Social and Behavioral Sciences*, no. 24, p. 1003—1013.
17. Kuusik, A., Nilbe, K., Mehine, T., Ahas, R. 2014, Country as a free sample: the ability of tourism events to generate repeat visits. Case study with mobile positioning data in Estonia, *Procedia — Social and Behavioral Sciences*, no. 148, p. 262—270.
18. Rakhmanov, A. B. 2017, Countries of the Baltic Region in the Global Culinary Space, *Balt. Reg.*, Vol. 9, no. 2, p. 88—103. doi: <https://doi.org/10.5922/2079-8555—2017-2-7>.
19. Jeacle, I., Carter, C. 2011, In TripAdvisor we trust: Rankings, calculative regimes and abstract systems, *Accounting, Organizations and Society*, Vol. 36, p. 293—309.
20. Filieri, R. 2015, Why do travelers trust TripAdvisor? Antecedents of trust towards consumer-generated media and its influence on recommendation adoption and word of mouth, *Tourism Management*, Vol. 51, p. 174—185.
21. Lee, H., Law, R., Murphy, J. 2011, Helpful Reviewers in TripAdvisor, an Online Travel Community, *Journal of Travel & Tourism Marketing*, Vol. 28, no. 7, p. 675—688.
22. Ayeh, J., Au, N., Law, R. 2013. “Do We Believe in TripAdvisor?” Examining Credibility Perceptions and Online Travelers' Attitude toward Using User-Generated Content, *Journal of Travel Research*, Vol. 52, no. 4, p. 437—452.
23. Vásquez, C. 2011, Complaints online: The case of TripAdvisor, *Journal of Pragmatics*, Vol. 43, p. 1707—1717.
24. Bhardwaj, P., Gautam, S., Pahwa, P. 2018, A novel approach to analyze the sentiments of tweets related to TripAdvisor, *Journal of Information & Optimization Sciences*, Vol. 39, no. 2, p. 591—605.
25. Zhang, H., Pu, J., Wang, J., Chen, X. 2017, A novel decision support model for satisfactory restaurants utilizing social information: A case study of TripAdvisor.com, *Tourism Management*, Vol. 59, p. 281—297.



26. Jakopović, H. 2016, Detecting the Online Image of “Average” Restaurants on TripAdvisor, *Medijske Studije — Media Studies*, Vol. 7, no. 13, p. 102—119.

27. Ahani, A., Nilashi, M., Ibrahim, O., Sanzogni, L., Weaven, S. 2019, Market segmentation and travel choice prediction in Spa hotels through TripAdvisor’s online reviews, *International Journal of Hospitality Management*, Vol. 80, p. 52—77.

28. Schopenhauer, A. 2001, *Sochineniya v 6 tomah. Tom 2* [Works in 6 Volumes. Vol. 2], Moscow (in Russ.).

#### The author

*Prof. Azat B. Rakhmanov*, the Department of History and Theory of Sociology, Faculty of Sociology, Lomonosov Moscow State University, Russia.

E-mail: [azrakhmanov@mail.ru](mailto:azrakhmanov@mail.ru)

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-0550-7906>

#### To cite this article:

Rakhmanov, A. B. 2019, Tourism and the structure of attractiveness of the Baltic region metropolises, *Balt. reg.*, Vol. 11, no. 2, p. 73—93 doi: 10.5922/2079-8555-2019-2-5.

# РАЗВИТИЕ ТУРИЗМА В ПРИГРАНИЧЬЕ: ПРЕИМУЩЕСТВА ИЛИ ОГРАНИЧЕНИЯ? (КАРЕЛЬСКАЯ ПРАКТИКА)

С. В. Степанова<sup>1</sup>



*Приграничное положение регионов представляется в качестве одного из преимуществ развития туризма. Изложен подход к рассмотрению взаимосвязи пространственного положения территорий относительно государственной границы и развития туризма в муниципальном разрезе.*

*Целью статьи является выявление преимуществ и ограничений развития туризма в приграничье на примере карельского, представленного семью муниципалитетами Республики Карелия. Исследование выполнено на основе анализа обобщенных данных доступных интернет- и иных источников, а также собственных наблюдений автора. Применен метод контент-анализа стратегических документов социально-экономического развития приграничных муниципальных образований Республики Карелия. В исследовании использованы медианные показатели.*

*Раскрыта специфика туристско-рекреационного потенциала приграничья, проанализирован уровень развития туристской инфраструктуры. Выявлены основные виды туризма, проанализированы туристские потоки, представлены стратегические аспекты функционирования туризма в муниципальном разрезе.*

*Преимущества и ограничения развития туризма в приграничье выявлены на основе сопоставления данных приграничных и глубинных муниципалитетов Республики Карелия. Обоснована роль международных пунктов пропуска в развитии туризма в приграничье.*

**Ключевые слова:** приграничье, туризм, муниципальные районы, туристская инфраструктура, туристский поток, МАПП, Республика Карелия

## Введение

Туризм в качестве инструмента активизации регионального развития находит все большее отражение в возрастающем числе научных работ, посвященных проблематике приграничья. При этом приграничное положение представляется одним из преиму-

---

<sup>1</sup> Институт экономики Карельского научного центра РАН, 185030, Россия, Республика Карелия, Петрозаводск, просп. А. Невского, 50.

Поступила в редакцию 11.02.2019 г.

doi: 10.5922/2079-8555-2019-2-6

### Для цитирования:

Степанова С. В. Развитие туризма в приграничье: преимущества или ограничения? (Карельская практика) // Балтийский регион. 2019. Т. 11, № 2. С. 94—111. doi: 10.5922/2079-8555-2019-2-6.

© Степанова С. В., 2019

ществ развития регионального туризма. В этой связи достаточно логичным является рассмотрение приграничных районов как обладающих наибольшими сравнительными преимуществами в развитии данной сферы деятельности в сравнении с другими глубинными территориями региона. При несомненной положительной значимости фактора границы в условиях добрососедских отношений на развитие регионального туризма в целом возникает вопрос, насколько обосновано данное заключение в муниципальном разрезе? В статье предложено рассмотрение данного дискуссионного вопроса на практике развития туризма в карельском приграничье.

### Развитие туризма в приграничье: теоретические подходы

К настоящему времени накоплен значительный научный задел, раскрывающий различные аспекты функционирования туристской сферы деятельности в приграничье, роли туризма в активизации регионального развития.

Трансформации в мировом сообществе, происходящие в последние десятилетия, обострили дискуссию взаимодействия и влияния государственных границ на функционирование туристского бизнеса.

Предложенная еще в 1979 году Д. Матцнеттером [1] типология пространственного взаимодействия государственных границ и развития туризма была доработана в 2000-е годы Д. Тимоти [2]. Значимость возникновения и исчезновения государственных границ в развитии туристского бизнеса [3—6], в развитии приграничного сотрудничества в сфере туризма [7—9] обосновывается в работах зарубежных и российских ученых. Отдельного внимания заслуживают исследования, фокусирующиеся на проблематике трансграничных туристских маршрутов как инструмента взаимодействия приграничных регионов сопредельных государств в сфере туризма [10; 11], трансграничной туристской мобильности как фактора развития приграничья [12; 13].

Социально-экономическая трансформация государства, изменение геополитического положения России на мировой арене на рубеже XX—XXI веков послужили импульсом для региональных исследований российского приграничья. Республика Карелия (РК) начинает рассматриваться как приграничный периферийный регион [14—16]. С 2000-х годов впервые в научном сообществе начинает исследоваться проблематика туристско-рекреационного освоения территории в дополнение к ее индустриальному развитию [17; 18]. Отдельного внимания заслуживают работы по вопросам приграничного взаимодействия в сфере туризма, развития инфраструктуры туризма и управлению развитием туристской сферы деятельности [19—23].

Вместе с тем накопленный к настоящему времени научный задел представляет в большей степени обобщенный взгляд на развитие туризма и преимущества его развития в приграничной РК на основе специфики и уникальности физико-географического и геополитического положения. Исследования в муниципальном разрезе представлены в значительно меньшем объеме, раскрывая отдельные аспекты функционирования туристской сферы деятельности. В данной статье предпринимается усилие по восполнению имеющегося пробела. Целью работы является выявления преимуществ и возможных ограничений развития туризма в приграничье на примере карельского, представленного семью приграничными районами РК.

## Методические аспекты исследования карельского приграничья

Для выявления каузальных связей развития туризма и пространственного положения района относительно государственной границы в статье рассмотрены следующие аспекты: туристско-рекреационный потенциал, уровень развития туристской инфраструктуры, объем въездного туристского потока, виды туризма, стратегическое управление развитием туризма. Выявление преимуществ и ограничений развития туризма в приграничье основано на сопоставлении данных его развития в семи приграничных муниципалитетах РК с остальными десятью глубинными районами региона (без учета столичного Петрозаводского городского округа).

Исследование выполнено на основе анализа обобщенных данных официальных доступных интернет-источников: официальных сайтов администраций приграничных районов региона, интернет-портала Республики Карелия, информационного туристского центра РК, системы бронирования отелей booking.com, сайта путешествий TripAdvisor, единого федерального реестра туроператоров России. Кроме того, обобщены данные унифицированных туристских паспортов приграничных районов и РК, использованы данные научных публикаций и собственные наблюдения автора. В работе рассчитаны медианные показатели. Для исследования стратегического управления развитием туризма применен метод контент-анализа стратегических документов социально-экономического развития приграничных муниципалитетов региона.

Специфика географического положения Лоухского района (рис. 1) не позволяет в исследовании использовать показатели муниципалитета в целом, требуя пересчета данных. Следует обозначить, что значительная доля предприятий туристского бизнеса, туристской инфраструктуры и туристско-рекреационного потенциала района сконцентрирована в восточной его части: на побережье Белого моря и участке федеральной трассы Р21 «Кола». В этой связи в статье расчетные показатели сферы туризма приведены именно для приграничной территории Лоухского района.

### Приграничные муниципальные образования Республики Карелия: общая характеристика

Согласно административно-территориальному устройству в РК насчитывается 18 районов (рис. 1), из которых семь являются приграничными.

Приграничные районы достаточно разнообразны по площади, численности и плотности населения, видам хозяйственного освоения территорий, а также наличию туристско-рекреационного потенциала. Их общими чертами и отличительными особенностями от глубинных районов региона являются достаточная удаленность от центра региона — г. Петрозаводска (в среднем 464 км) и наличие выхода к государственной российско-финляндской границе (табл. 1).

В сравнении с глубинными районами территории приграничья более обширны по площади и одновременно менее заселены. Негативной тенденцией как РК в целом, так и карельского приграничья является сокращение численности местного населения наряду с увеличением доли лиц старше трудоспособного возраста. При этом сокращение численности в приграничье происхо-



дит более интенсивными темпами, чем в среднем по региону, составляя соответственно  $-25,5$  и  $-19,8\%$  за 2009—2018 годы. Наиболее остро проблема выражена в Лоухском, Муезерском и Калевальском национальных муниципальных районах ( $-30\%$ ). Некоторое исключение составляют Костомукшский городской округ и Сортавальский район, где темпы спада ниже, что обусловлено в отличие от других приграничных муниципалитетов более широкими возможностями трудоустройства.



Рис. 1. Административно-территориальное устройство Республики Карелия

Таблица 1

## Общая характеристика приграничных районов Республики Карелия

Муниципалитет (с севера на юг)	Площадь, тыс. км <sup>2</sup>	Население на 01.01.2018, чел.	Динамика населения, 2009—2018, %	Расстояние от районного центра до, км	
				Петрозаводска	МАПП
Лоухский район	22,55	11459	-33	600*	Суоперя — Куусамо, 60
Калевальский район	13,26	6774	-29,4	582	Люття — Вартиус, 170
Костомукшский го- родской округ	4,04	29906	-1,3	518	Люття — Вартиус, 30
Муезерский район	17,66	10064	-31,5	464	Люття — Вартиус, 180
Суоярвский район	13,74	15867	-25,5	128	Вяртсиля — Ниирала, 190
Сортавальский район	2,19	31039	-6,2	289	Вяртсиля — Ниирала, 57
Лахденпохский район	2,21	12892	-16,3	302	Вяртсиля — Ниирала, 180
В среднем по пригра- ничью	13,26	12892	-25,5	464	—
В среднем по осталь- ным районам	7,21	19340	-19,8	246	—

Составлено и рассчитано согласно следующим источникам: *Республика Карелия в цифрах* 2012. Петрозаводск, 2018; *Республика Карелия в цифрах* 2018. Петрозаводск, 2018.

\* Расстояние рассчитано от пос. Пяозерский в силу специфики района.

Кроме того, следует учитывать специфику развития приграничья в советский период развития государства, когда приграничная территория в рамках господствующей идеологии «граница на замке» была закрыта даже для собственного населения [24]. Приграничное положение региона с капиталистическим государством Финляндией привело к усилению барьерной функции границы, слабому развитию транспортной инфраструктуры (по сравнению с другими регионами СЗФО) [14]. Данные особенности оказывают существенное сдерживающее влияние на социально-экономическое развитие приграничных муниципалитетов, определяя ограничения для развития различных сфер экономической деятельности, включая туризм.

На рубеже XX—XXI веков в новых социально-экономических условиях изменился характер взаимодействия РФ с сопредельными государствами, положив начало выстраиванию качественно нового политического, экономического и культурного диалога между государствами по обе стороны границы, сопровождаемого усилением контактных функций границы и снижением барьерных [25; 26].

Для большинства приграничных районов РК основными сферами экономики, базирующимися на природных ресурсах территорий, являются лесозаготовительная, деревообрабатывающая и горнодобывающая промышленности. Особое значение имеет горно-обогатительное производство для г. Костомукша. Кроме того, в районах функционируют предприятия металлургической, целлюлозно-бумажной, пищевой промышленности, сельскохозяйственное производство и сферы услуг. Следует указать, что в последние годы сфера туристско-рекреационных услуг становится одним из приоритетных направлений социально-экономического развития приграничных муниципалитетов.

## Туристско-рекреационный потенциал карельского приграничья

Наличие туристско-рекреационного потенциала представляется одной из основ развития туристского бизнеса. Приграничные муниципалитеты РК обладают уникальным потенциалом как природного, так и антропогенного генезиса, наличие существенной доли которого обусловлено именно приграничным положением территорий. При этом часть объектов туристского показа является уникальными аттракциями не только регионального, но национального и международного уровней.

В первую очередь необходимо обозначить уникальный экологический каркас территории — «Зеленый пояс Фенноскандии», протянувшейся вдоль государственной границы от Баренцева до Балтийского моря. Именно пограничный режим государственной границы позволил сохранить обширные массивы природных экосистем вдоль границ между странами социалистического и капиталистического блоков. Благодаря международным проектам вдоль карельской части границы удалось сформировать систему особо охраняемых природных территорий (ООПТ) федерального и регионального подчинения общей площадью около  $\frac{1}{3}$  млн га (более 80% — на российской стороне). Экологический каркас с ценными рекреационными объектами, перспективными для развития туризма, не имеет аналогов в других приграничных регионах России. Среди наиболее значимых ООПТ следует обозначить НП «Паанаярви» (1992 год, 104 тыс. га) в Лоухском районе, государственный заповедник «Костомукшский» (1983 год, 49 тыс. га) и природный парк «Валаамский архипелаг» (1999 год, 24 тыс. га) [27—29]. Согласно Постановлению Правительства РФ №1684 от 28.12.2017 г. в системе ООПТ появился новый НП «Ладожские шхеры» общей площадью 122 тыс. га.

Во-вторых, следует указать на уникальный культурно-исторический потенциал территории, связанный с приграничием:

— рунопевческие деревни с сохраненными традициями (например, дер. Кестеньга Лоухского района, пос. Калевала Калевальского национального района, пос. Вокнаволок Костомукшского городского округа). Следует сказать, что еще в конце XIX — начале XX века (период Великого княжества Финляндского) интерес к туристским маршрутам, проходившим по рунопевческим территориям современной Карелии, был связан с публикацией карело-финского эпоса «Калевала»;

— приграничный г. Сортавала (в перечне исторических городов России), основанный шведами в середине XVII века, неоднократно менял свою государственную принадлежность, сохранив уникальный архитектурный облик, и по праву является жемчужиной Северного Приладожья (Сортавальский, Лахденпохский и неприграничный Питкярантский районы);

— историко-мемориальные (например, «Колласъярви» Суоярвского района) и военно-мемориальные комплексы (например, «гора Филина», командно-штабной бункер финской армии 1943—1944 годов, один из крупных подземных музеев Северной Европы, 2016 год), связанные с военной страницей истории приграничья.

В целом на территории семи приграничных муниципалитетов расположено 42% объектов культурного наследия РК, включенных в Единый государственный реестр, из них 16% — на территории Сортавальского района<sup>1</sup>, вклю-

<sup>1</sup> Объекты культурного наследия. URL: <http://monuments.karelia.ru/ob-ekty-kul-turnogo-nasledija/> (дата обращения: 19.03.2019).

чая Спасо-Преображенский Валаамский монастырь, горный парк «Рускеала». При этом значительная доля объектов культурного наследия находится в состоянии выявленных, но еще не включенных в реестр.

### Развитие туристской инфраструктуры

Одним из основных показателей развития туристско-рекреационной деятельности является уровень развития инфраструктуры туризма. Сопоставление районов РК по интегральному индикатору и индикаторам развития структурных элементов туристской инфраструктуры позволяет выявить территориальные диспропорции ее размещения в регионе, а также позиции приграничья (табл. 2, подробнее о методике расчета [30]).

Таблица 2

#### Методика расчета уровня развития муниципальной туристской инфраструктуры

Формула расчета	Пояснение
$i_{dj} = \frac{F_{dj}}{m}$	$i_{dj}$ — индекс $j$ -го показателя $d$ -го района $F_{dj}$ — фактический $j$ -й показатель $d$ -го района $m_j$ — медиана $j$ -го показателя района
$I_{dk} = \frac{1}{x} \cdot \sum_{j=1}^x i_{dj}$	$I_{dk}$ — индикатор развития $k$ -го структурного элемента инфраструктуры туризма $d$ -го района $x$ — количество выбранных показателей структурного элемента инфраструктуры туризма
$I_d = \frac{1}{n} \cdot \sum_{k=1}^n I_{dk}$	$I_d$ — интегральный индикатор уровня развития инфраструктуры туризма $d$ -го района $n$ — количество структурных элементов туристской инфраструктуры

Для выявления каузальных связей развития инфраструктуры туризма и пространственного положения муниципалитетов относительно государственной границы представляется обоснованным и достаточным выбор следующих показателей, распределенных по структурным элементам:

1) инфраструктура размещения — число средств размещения (ед.); число мест в них, учитывая места в автокемпингах и санаторно-курортных учреждениях (ед.);

2) инфраструктура питания — число ресторанов, кафе, баров (ед.); число мест в них (ед.);

3) инфраструктура досуга и отдыха — число музеев, выставочных залов (ед.) и объектов активного туризма, включая яхт-клубы, горнолыжные центры, конноспортивные центры и пр. (ед.).

Согласно расчетам интегрального индикатора в среднем уровень развития туристской инфраструктуры приграничья находится ниже показателя глубинных муниципалитетов региона, соответственно 0,85 и 1,08. При этом четыре приграничных района относятся к территориям сдержанного (менее 1) и слабого (менее 0,5) развития туристской инфраструктуры: Калевальский национальный район (0,85), Лоухский район (0,51), Суоярвский район (0,48) и Муезерский район (0,23). К территориям интенсивного развития туристской инфраструктуры (1,4—2,8) следует отнести следующие приграничные муниципалитеты: Сортавальский район, Костомукшский городской округ и Лахденпохский район.

Распределение муниципалитетов по уровню развития структурных элементов инфраструктуры туризма (рис. 2) показывает, что высокие позиции Лахденпохского муниципалитета определяются высокими показателями инфраструктуры размещения и инфраструктуры досуга и отдыха, при этом инфраструктура питания имеет достаточно низкий показатель.

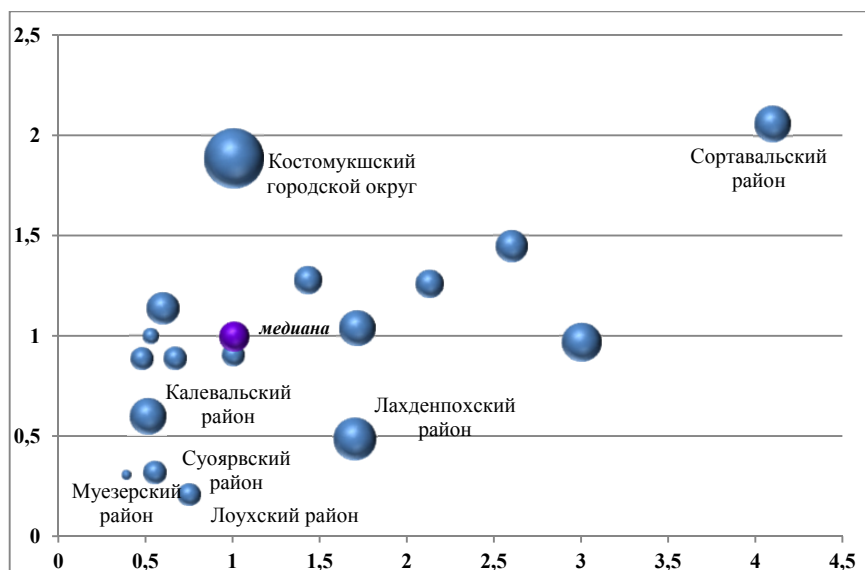


Рис. 2. Распределение муниципальных образований Республики Карелия по уровню развития инфраструктуры туризма, 2017 год:  
X (инфраструктура размещения); Y (инфраструктура питания);  
Z (размер кружка — инфраструктура досуга и отдыха)

Медианные значения индикаторов структурных элементов инфраструктуры туризма приграничных районов достаточно низкие, составляя 0,75 для инфраструктуры размещения (1,22 для глубинных районов) и менее 0,5 для инфраструктуры питания (1,02 аналогично). Исключение составляет лишь инфраструктура досуга и отдыха — 1,4 (0,86 для остальных муниципалитетов региона), хотя Лоухский, Суоярвский и Муезерский районы характеризуется низкими ее значениями.

Наличие пространственных диспропорций размещения инфраструктуры туризма является общероссийской тенденцией, обусловленной спецификой туристско-рекреационного потенциала территории, а также перспективностью развития данной сферы экономической деятельности. Так, в карельском приграничье инфраструктура размещения сконцентрирована на побережье озер (в первую очередь крупнейшего озера Европы — Ладоги и множества других озер края) и в значимых для туризма населенных пунктах (например, в дер. Вокнаволок). Инфраструктура питания в большей степени тяготеет к центрам муниципальных образований.

Уровень качества обслуживания и работы предприятий туристского бизнеса региона может быть определен благодаря отзывам туристов, туристских компаний, а также оценкам экспертов профессионального конкурса «Лидеры карельского турбизнеса», организуемого в регионе на постоянной основе на

протяжении последних 18 лет. Среди приграничных муниципалитетов ежегодно победителями различных номинаций конкурса становятся предприятия Сортавальского района, к которым в последние годы добавляются предприятия Костомукшского городского округа<sup>2</sup>.

Согласно Единому федеральному реестру туроператоров из 60 организации РК, в приграничье осуществляют туроператорскую деятельность 11 компаний, большая часть которых расположена в Сортавальском районе (4 компании) и Костомукшском городском округе (3 организации). При этом в Лахденпохском и исследуемой части Лоухского района не зарегистрировано ни одного туроператора, что снижает возможности продвижения территории и развития туризма. Однако в районах функционирует сеть турагентств, а туристские услуги приграничных муниципалитетов формируют в турпродукты туроператоры других муниципалитетов, включая петрозаводские и столичные компании. Кроме того, в продвижении туристских возможностей приграничья существенную роль играет Информационно-туристский центр РК, расположенный в г. Петрозаводске. В сравнении с другими приграничными районами муниципалитеты Северного Приладожья обладают значительным преимуществом в силу функционирования визит-центра в г. Сортавала.

### Въездной туристский поток и виды туризма

Приграничные муниципалитеты принимают более трети туристского потока, обслуживаемого на территории РК (35%)<sup>3</sup>. Жители Санкт-Петербурга и Ленинградской области, а также Москвы, бронирующие и организующие свой отдых самостоятельно (50—85% от общего въездного потока), являются основными потребителями туристских услуг карельского приграничья (в основном в летний период). Наибольшая туристская нагрузка приходится на территорию Сортавальского района (рис. 3). Так, в 2018 году Валаам посетили около 100 тыс. туристов и паломников со всего мира, первый в РФ горный парк «Рускеала» — более 300 тыс. чел. (в 2006—2017 годах число посетителей возросло в 40 раз [21]).

Высокая степень нагрузки Сортавальского района обусловлена как уникальным туристско-рекреационным потенциалом, так и историческими особенностями освоения территории Северного Приладожья, а также выгодным экономико-географическим положением (МАПП, хорошее авто- и железнодорожное сообщение с Санкт-Петербургом).

В туристско-рекреационном освоении наличие МАПП для приграничных территорий играет решающую роль в развитии трансграничного туризма. Максимальную нагрузку испытывает МАПП «Вяртсиля — Ниирала», где число пересечений в среднем в 2012—2017 годах составляет 1,5 млн человек в год, или 74% от общего трафика на карельском участке российско-финляндской государственной границы.

<sup>2</sup> *Лидеры карельского турбизнеса*. URL: <http://www.ticrk.ru/useful/konkurs-lidery-karelskogo-turbiznesa/> (дата обращения: 19.03.2019).

<sup>3</sup> *Унифицированный туристский паспорт Республики Карелия*. Управление по туризму. Петрозаводск, 2018.

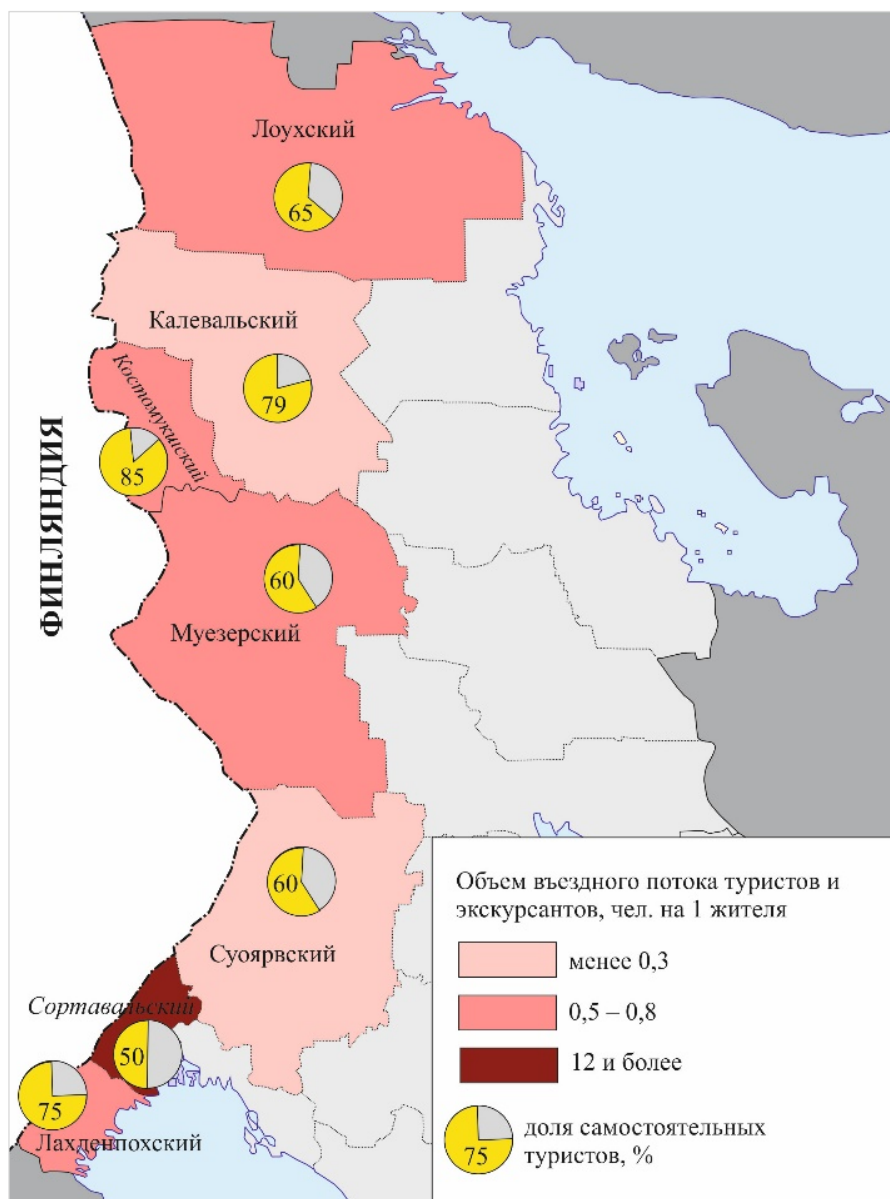


Рис. 3. Въездной туристский поток на территорию приграничных муниципалитетов Республики Карелия

Следует акцентировать, что импульсом для развития регионального и, в частности, для Сортавальского района в 90-е годы XX века послужил поток финских («ностальгирующих») туристов на территорию Северного Приладожья. Серьезные социально-экономические перемены в государстве, сопровождаемые открытием МАПП, упрощением визового режима, сыграли положительную роль в генерации туристских потоков из-за рубежа, в развитии частного предпринимательства. Именно в этот период в регионе туризм стал

формироваться как сектор региональной экономики, обеспечивающий поступления в бюджеты всех уровней, занятость населения в сравнении с советским пониманием его как сферы отдыха, общественной деятельности. В этот период поток финских туристов возрос до 700 тыс. человек в год, в регионе открылось около 100 частных туристских организаций [15; 17; 26]. Так, интенсификация трансграничного потока в Сортавальском районе послужила предпосылкой открытия в 1990-е годы небольшого кафе «Колмас» (пос. Вяртсиля, 2 км от МАПП), успешно функционирующего по настоящее время. С постепенным спадом потока «ностальгирующих» финских туристов наметился устойчивый тренд шопинг-туризма. Однако, согласно И. Бьерну, обычные поездки финнов в РК за топливом длятся всего несколько часов, трое из четырех финских граждан посещают только пос. Вяртсиля [31]. Для справки: расстояние от г. Йозенсуу (столица финского региона Северной Карелии) до г. Сортавала около 120 км, или около трех часов ежедневным автобусом. Предприниматели наравне с шопинг-туристами являются источником благосостояния для части жителей приграничных муниципалитетов по обе стороны границы [26].

Другие приграничные муниципалитеты также рассматривают возможности развития трансграничного туризма, привлечения финских туристов. Так, согласно стратегическим документам, «перспективы дальнейшего развития туризма [Лоухского района] будут непосредственно связаны с притоком иностранных туристов»<sup>4</sup>, в Суоярвском районе — с «обслуживанием трансграничного потока»<sup>5</sup>.

Таким образом, в настоящее время на территории карельского приграничья наиболее распространенные виды туризма — культурно-познавательный, экологический и событийный. Приграничные территории активно используют потенциал приграничья в привлечении участников и организации международных мероприятий, значимыми из которых являются:

— международные музыкальные фестивали: камерного искусства, рок-фестиваль «Nordsession», фольклора «Кантелетар» (Костомукшский городской округ, православного пения «Просветитель» и «Ruskeala Symphony» (Сортавальский район);

— ралли: этап чемпионата и кубка РФ: ралли «Белые ночи» и «Яккима», чемпионат РФ по классическому ралли «Карелия», снежно-ледовая гонка (единственная в мире), этап кубка мира ФИА по бахам «Россия — Северный лес» (Сортавальский и Лахденпохский районы);

— военно-исторические фестивали и др.

### Стратегические подходы к развитию туризма

С признанием роли туризма начиная с 1990-х годов в РК разрабатывается и совершенствуется система стратегического управления развитием данной сферы экономической деятельности. Так, в 2007 году в рамках «Генеральной

<sup>4</sup> Программа комплексного социально-экономического развития Лоухского муниципального района на 2016—2020 годы // Администрация Лоухского муниципального района. URL: [http://louhiadm.ru/munitsipalnie\\_programmi/1284031004.html](http://louhiadm.ru/munitsipalnie_programmi/1284031004.html) (дата обращения: 19.03.2019).

<sup>5</sup> Муниципальная программа «Развитие туризма в Суоярвском муниципальном районе на 2018—2023 годы»: постановление Администрации муниципального образования «Суоярвский район» от 30.03.2018 №217а // Суоярвский муниципальный район Республики Карелия. URL: [suojarvi.ru/end/](http://suojarvi.ru/end/) (дата обращения: 19.03.2019).



схемы размещения объектов и инфраструктуры туризма в Республике Карелия» были разработаны 12 туристских зон, пять из которых планировались на территории приграничных районов [18]: «Пяозерская» (Лоухский район), «Калевальская», «Муезерская», «Суоярвская» в одноименных районах и «Приладожская» (Сортавальский, Лахденпохский и Питкярантский районы).

На федеральном уровне среди ключевых факторов и конкурентных преимуществ развития региона в ФЦП «Развитие Республики Карелия на период до 2020 года» подчеркивается выгодное экономико-географическое положение (включая МАПП и упрощенные пункты пропуска, приграничную инфраструктуру), а также развитые торгово-экономические связи (включая положительный опыт реализации программ приграничного сотрудничества)<sup>6</sup>, что особенно актуально для развития туризма в приграничных районах региона. Например, в рамках ФЦП предусматривается строительство и техническое перевооружение МАПП в Лахденпохском районе, в том числе с целью развития въездного международного туризма.

На региональном уровне согласно распоряжению Правительства РК от 24.12.2015 года № 814р-П по реализации мероприятий Инвестиционной стратегии Республики Карелия на период до 2025 года на регулярной основе осуществляется мониторинг реализации инвестиционных проектов, в том числе в туристской сфере деятельности. В регионе реализуется и/или планируется к реализации около 13 инвестиционных проектов, пять из которых относятся к территориям трех приграничных муниципальных образований: Костомукшского городского округа, Сортавальского и Лахденпохского районов (по состоянию на 1 января 2019 года). Реализация проектов позволит привлечь около 3,4 млрд руб. и создать к 2020—2025 годам в данных районах около 350 рабочих мест.

На муниципальном уровне значимость развития туризма подчеркивается его включением в комплексные программы / стратегии социально-экономического развития приграничных районов в качестве приоритетного направления. Обобщая содержательную часть муниципальных программ по развитию туризма, следует указать, что их реализация позволит увеличить вклад туризма в социально-экономическое развитие территорий, будет способствовать повышению их инвестиционной привлекательности, развитию инфраструктуры туризма, обслуживающей одновременно не только интересы туристов, но и местного населения, а также формированию конкурентоспособного туристского продукта. В историческом контексте одними из первых стратегическое планирование и управление туризмом (разработка и утверждение муниципальных целевых программ) стали осуществлять именно приграничные территории в 1999—2000 годах.

Согласно стратегическим документам муниципалитетов сдерживающими факторами развития туризма в приграничье являются:

- недостаточный / слабый уровень развития инфраструктуры туризма;
- отсутствие развитой / неудовлетворительное состояние транспортной системы;

---

<sup>6</sup> Федеральная целевая программа «Развитие Республики Карелия на период до 2020 года»: постановление Правительства РФ от 09.06.2015 г. № 570. URL: [government.ru/docs/all/102226/](http://government.ru/docs/all/102226/) (дата обращения: 19.03.2019).

<sup>7</sup> Мониторинг реализации инвестиционных проектов. URL: <http://kareliainvest.ru/republic-for-investors/investitsionnye-proekty-i-predlozheniya/monitoring-realizatsii-investitsionnykh-proektov/> (дата обращения: 19.03.2019).

- недостаточное использование потенциала территории;
- недостаточное информационное продвижение;
- неудовлетворительное состояние объектов показа.

Следует указать, что на протяжении последних десятилетий приграничное положение РК послужило основой формирования и реализации ряда международных проектов, финансируемых Европейским союзом, Россией и Финляндией. Необходимо обозначить, что приграничные муниципальные районы РК демонстрируют высокую степень заинтересованности в реализации международных проектов в сфере туризма.

### Заключение

Туризм является одним из приоритетных и перспективных направлений социально-экономического развития приграничной РК в целом и ее отдельных муниципалитетов. Следует указать, что во многом именно приграничное положение региона в 90-х годах XX века стало импульсом развития туризма как сферы экономической деятельности.

Значительный научный задел и опыт развития туризма в приграничных регионах рассматривает приграничное положение в качестве одного из значимых преимуществ развития регионального туризма. Однако практика карельского приграничья показала неоднозначность данного утверждения в муниципальном разрезе: проведенное исследование позволило выявить как преимущества, так и ограничения приграничных территорий РК.

Так, преимуществом карельского приграничья является туристско-рекреационный потенциал природного и антропогенного генезиса, сформированный и сохранившийся во многом благодаря именно приграничному положению. Вместе с тем развитие туризма в приграничных муниципалитетах имеет ряд ограничений. Во-первых, удаленность районных центров от столицы — г. Петрозаводска (медиана — 464 км, при протяженности РК с севера на юг 660 км, с запада на восток — 424 км), значимого транспортного узла региона. Во-вторых, более выраженная в сравнении с глубинными территориями тенденция сокращения численности населения во всех приграничных муниципалитетах региона. Наличие выхода к государственной российско-финляндской границе кроме возможностей трансграничного сотрудничества и трансграничной мобильности определяет функционирование установленных пограничных зон, ограничивающих передвижение людей и хозяйственную деятельность в приграничной полосе<sup>8</sup>. В-четвертых, уровень развития транспортной инфраструктуры, сдерживающий в большинстве районов туристско-рекреационное освоение территории (во многом обусловлено историческими предпосылками развития приграничья). В-пятых, недостаточный уровень развития туристской инфраструктуры, исключение составляют Сортавальский район, Костомукшский городской округ и Лахденпохский район.

Однако, учитывая, что развитие туризма как сферы экономической деятельности в РК стало возможным лишь в последние десятилетия, а приграничные муниципалитеты были еще более ограничены в исторической ретроспективе, следует признать значительные усилия приграничных районов во встраивании в систему туристско-рекреационного освоения региона и их ощутимые успехи в данной сфере.

<sup>8</sup> *Об утверждении* Правил пограничного режима : приказ ФСБ России от 07.08.2017 № 454 (ред. от 19.06.2018). Доступ из справ.-правовой системы «Гарант».

Подводя итог, следует резюмировать: практика карельского приграничья выявляет, что приграничное положение района не определяет априори выигрыш муниципалитета в развитии туризма в сравнении с другими глубинными территориями региона. Исторические предпосылки развития приграничья и современные ограничения сдерживают использование туристско-рекреационного потенциала приграничных районов РК. Наибольшими преимуществами обладают и достигли значительных успехов на региональном уровне в развитии туризма территории, имеющие хорошую транспортную инфраструктуру (доступность), социальный капитал, уникальный туристско-рекреационный потенциал, известный в России и за рубежом, сформированный созидательным взаимодействием триады «власть — бизнес — общество», устойчивые дружественные связи с сопредельными территориями. При этом значимую роль в развитии туризма в приграничье играет функционирование МАПП.

*Статья подготовлена в рамках выполнения государственного задания АААА-А19-119010990088-8 от 19.01.2019 г. «Методология системного исследования и управления развитием экономического и социокультурного пространства северного и приграничного поясов России в контексте национальной безопасности».*

#### Список литературы

1. *Matznetter J.* Border and tourism: fundamental relations // *Tourism and borders: proceedings of the meeting of the IGU Working group: Geography of tourism and recreation.* Frankfurt, 1979. P. 61—73.
2. *Timothy D.J.* *Tourism and political boundaries.* L., 2001.
3. *Więckowski M.* Development of the new tourist space in the Polish borderlands // *Old and new borderlines.* Frontiers. Margins — Pécs, 2009. P. 89—97.
4. *Prokkola E.-K.* Borders in tourism: the transformation of the Swedish-Finnish border landscape // *Current Issues in tourism.* 2010. Vol. 13, №3. P. 223—238.
5. *Gelbman A., Timothy D.J.* From hostile boundaries to tourist attractions // *Current issues in tourism.* 2010. Vol. 13, №3. P. 239—259.
6. *Александрова А.Ю., Ступина О.Г.* Туристское регионоведение: влияние региональной интеграции на мировой туристский рынок. М., 2014.
7. *Nilson J.H., Eskilsson L., Ek R.* Creating cross-border destinations: Interreg Programmes and regionalization in the Baltic Sea area // *Scandinavian Journal of Hospitality and Tourism.* 2010. Vol. 10, №2. P. 153—172.
8. *Кропинова Е.Г.* Сотрудничество между Россией и ЕС в сфере инновационного развития туризма на примере Программы приграничного сотрудничества «Литва — Польша — Россия» // *Балтийский регион.* 2013. №4. С. 67—80.
9. *Więckowski M., Cerić D.* Evolving tourism on the Baltic Sea coast: perspectives on change in the Polish maritime borderland // *Scandinavian Journal of Hospitality and Tourism.* 2016. Vol. 16, №1. P. 98—111.
10. *Kovács I., Nagy G.* Tourism in peripheric regions — the possibilities of thematic routes / *Analele Universității din Oradea — Seria Geografie.* 2013. №2. P. 220—228.
11. *Кропинова Е.Г., Анохин А.Ю.* Разработка новых трансграничных водных маршрутов в Юго-Восточной Балтике: методика и практика // *Балтийский регион.* 2014. №3. С. 145—162.
12. *Tömöri M.* Investigating shopping tourism along the borders of Hungary — a theoretical perspective // *GeoJournal of Tourism and Geosites.* 2010. Vol. 6, №2. P. 202—210.
13. *Makkonen T.* Cross-border shopping and tourism destination marketing: the case of Southern Jutland, Denmark // *Scandinavian Journal of Hospitality and Tourism.* 2016. Vol. 16, №1. P. 36—50.

14. Дружинин П. В. Развитие экономики приграничного региона в переходный период. Петрозаводск, 2005.
15. *Russian Karelia in search of a new role*. Joensuu, 1994.
16. Шлямин В. А. Россия в «Северном измерении». Петрозаводск, 2002.
17. Громов В. В. Воздействие туризма на развитие региона. Петрозаводск, 2003.
18. Управление развитием туризма в регионе. Опыт реализации стратегии Республики Карелия. Петрозаводск, 2008.
19. Морозова Т. В. Карельская модель трансграничного сотрудничества и развитие приграничных местных сообществ // Экономическая наука современной России. 2006. № 1. С. 73—89.
20. Шеков В. А. Геологическое и горно-индустриальное наследие Карелии, Финляндии. Проект Программы приграничного сотрудничества ENPI CBC «Karelia» КА 334 «Mining road» // Труды Карельского научного центра РАН. 2015. № 7. С. 205—210.
21. Nenonen J. K., Stepanova S. V. Geological tourism development in the Finnish-Russian borderland: the case of the cross-border geological route «Mining Road» // Acta Geoturistica. 2018. Vol. 9, № 1. P. 23—29.
22. Makkonen T., Williams A., Weidenfeld A., Kaisto V. Cross-border knowledge transfer and innovation in the European neighbourhood: tourism cooperation at the Finnish-Russian border // Tourism management. 2018. Vol. 68. P. 140—151.
23. Шишкин А. И., Петрова Н. В. Трансграничное пространство развития сельского туризма Республики Карелии и Финляндии // Экономика и управление, 2013. № 3 (89). С. 16—20.
24. Артоболевский С. С. Приграничные территории Российской Федерации: что может и хочет государство? // Российское экспертное обозрение. 2006. № 4. С. 9—11.
25. Межевич Н. М. Модели приграничного сотрудничества в России: опыт исследования муниципальных образований Псковской области // Российское экспертное обозрение. 2006. № 4 (18). С. 28—30.
26. Степанова С. В. Приграничный туризм на Северо-Западе Российской Федерации: общие тенденции и особенности развития // Балтийский регион. 2014. № 3. С. 132—144.
27. Особо охраняемые природные территории Республики Карелия. Петрозаводск, 2017.
28. Фриман А., Хогмандер Й. Стратегия развития туризма для карельской части Зеленого пояса: проект ТАСИС. Петрозаводск, 2001.
29. Титов А. Ф., Буторин А. А., Громцев А. Н. и др. Зеленый пояс Фенноскандии: состояние и перспективы развития // Труды Карельского научного центра Российской академии наук. 2009. № 2. С. 3—11.
30. Stepanova S. V., Shulepov V. I. Way to assess the development of municipal tourism infrastructure // Journal of Applied Engineering Science. 2019. Vol. 17, № 1. P. 87—92.
31. Бьёрн И. Пограничная провинция: основные черты развития Северной Карелии после Второй Мировой войны // Studia Humanitatis Borealis. 2015. № 2. С. 4—16.

### Об авторе

Светлана Викторовна Степанова, кандидат экономических наук, научный сотрудник отдела региональной экономической политики, Институт экономики Карельского научного центра РАН, Петрозаводск, Россия.

E-mail: svkorka@mail.ru

ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-8832-9182>



TOURISM DEVELOPMENT IN BORDER AREAS:  
A BENEFIT OR A BURDEN? THE CASE OF KARELIA

S. V. Stepanova<sup>1</sup>

<sup>1</sup>*Institute of Economics, Karelian Research Centre, Russian Academy of Sciences  
50 A. Nevskogo Ave., Petrozavodsk, Republic of Karelia, 185030 Russia*

Submitted on February 11, 2019

doi: 10.5922/2079-8555-2019-2-6

*Border regions are expected to benefit from their position when it comes to tourism development. In this article, I propose a new approach to interpreting the connection between an area's proximity to the national border and the development of tourism at the municipal level. The aim of this study is to identify the strengths and limitations of borderlands as regards the development of tourism in seven municipalities of Karelia. I examine summarised data available from online and other resources, as well as my own observations. Using median values, I rely on the method of content analysis of strategic documents on the development of cross-border municipalities of Karelia. My research focuses on the tourism and recreation potential of borderlands and analyses the development of local tourism infrastructure. I describe the major types of tourism, examine tourist flows, and consider the strategic aspects of tourism at the municipal level. I identify the strengths and limitations of the development of tourism in border areas by comparing the data on border and inland municipalities of Karelia and investigate the role of international border crossing points in the development of tourism in borderlands.*

*Keywords:* borderlands, tourism, municipal districts, tourism infrastructure, tourist flow, road border crossing point, Republic of Karelia

Reference

1. Matznetter, J. 1979, Border and tourism: fundamental relations, *Tourism and borders: proceedings of the meeting of the IGU Working group: Geography of tourism and recreation*, Frankfurt, p. 61—73.
2. Timothy, D.J. 2001, *Tourism and political boundaries*, London, Routledge, 240 p.
3. Więckowski, M. 2009, Development of the new tourist space in the Polish borderlands, *Old and new borderlines*, Frontiers, Margins — Pécs, Centre for regional studies, p. 89—97.
4. Prokkola, E.-K. 2010, Borders in tourism: the transformation of the Swedish-Finnish border landscape, *Current Issues in tourism*, Vol. 13, no. 3, p. 223—238.
5. Gelbman, A., Timothy, D.J. 2010, From hostile boundaries to tourist attractions, *Current issues in tourism*, Vol. 13, no. 3, p. 239—259.
6. Aleksandrova, A. Yu., Stupina, O.G. 2014, *Turistskoe regionovedenie: vliyaniye regional'noi integratsii na mirovoi tu-ristskii rynek* [Tourist Regional Studies: The Impact of Regional Integration on the World Tourist Market], Moscow, 176 p. (in Russ.).
7. Nilson, J.H., Eskilsson, L., Ek, R. 2010, Creating cross-border destinations: Interreg Programmes and regionalization in the Baltic Sea area, *Scandinavian Journal of Hospitality and Tourism*, Vol. 10, no. 2, p. 153—172.
8. Kropinova, E.G. 2013, Cooperation between Russia and the EU in the field of innovative development of tourism: the case of the Lithuania — Poland — Russia cross-border cooperation programme, *Balt. Reg.*, no. 4, p. 48—57. doi: <http://dx.doi.org/10.5922/2079-8555-2013-4-5>.
9. Więckowski, M., Cerić, D. 2016, Evolving tourism on the Baltic Sea coast: perspectives on change in the Polish maritime borderland, *Scandinavian Journal of Hospitality and Tourism*, Vol. 16, no. 1, p. 98—111.

10. Kovács, I., Nagy, G. 2013, Tourism in peripheric regions — the possibilities of thematic routes, *Analele Universităţii din Oradea — Seria Geografie*, no. 2, p. 220—228.
11. Kropinova, E., Anokhin, A. 2014, The Development of New Trans-border Water Routes in the South-East Baltic: Methodology and Practice, *Balt. Reg.*, no. 3, p. 121—136. doi: <http://dx.doi.org/10.5922/207985552014311>.
12. Tömöri, M. 2010, Investigating shopping tourism along the borders of Hungary — a theoretical perspective. *GeoJournal of Tourism and Geosites*, Vol. 6, no. 2, p. 202—210.
13. Makkonen, T. 2016, Cross-border shopping and tourism destination marketing: the case of Southern Jutland, Denmark, *Scandinavian Journal of Hospitality and Tourism*, Vol. 16, no. 1, p. 36—50.
14. Druzhinin, P. V., *Razvitie ekonomiki prigranichnogo regiona v perekhodnyi period* [The development of the economy of the border region in transition], Petrozavodsk, 245 p. (in Russ.).
15. *Russian Karelia in search of a new role*, 1994, Joensuu, Karelian institute, University of Joensuu, 173 p.
16. Shlyamin, V. A. 2002, *Rossiya v «Severnom izmerenii»* [Russia in the Northern Dimension], Petrozavodsk, 188 p. (in Russ.).
17. Gromov, V. V. 2003, *Vozdeistvie turizma na razvitie regiona* [Impact of tourism on the development of the region], Petrozavodsk, 187 p. (in Russ.).
18. *Upravlenie razvitiem turizma v regione. Opyt realizatsii strategii Res-publiki Kareliya* [Management of tourism development in the region. Experience of implementing the strategy of the Republic of Karelia], 2008, Petrozavodsk, 227 p. (in Russ.).
19. Morozova, T. V. 2006, Karelian model of cross-border cooperation and development of border local communities, *Ekonomicheskaya nauka sovremennoi Rossii* [Economic science of modern Russia], no. 1, p. 73—89 (in Russ.).
20. Shekov, V. A. 2015, Geological and mining-industrial heritage of Karelia Finland-Finland. Project of the Cross-Border Cooperation Program ENPI CBC «Karelia» KA 334 «Mining road», *Trudy Karel'skogo nauchnogo tsentra RAN* [Proceedings of the Karelian Research Center of RAS], no. 7, p. 205—210 (in Russ.).
21. Nenonen, J. K., Stepanova, S. V. 2018, Geological tourism development in the Finnish-Russian borderland: the case of the cross-border geological route "Mining Road", *Acta Geoturistica*, Vol. 9, no. 1, p. 23—29.
22. Makkonen, T., Williams, A., Weidenfeld, A., Kaisto, V. 2018, Cross-border knowledge transfer and innovation in the European neighbourhood: tourism cooperation at the Finnish-Russian border, *Tourism management*, Vol. 68, p. 140—151.
23. Shishkin, A. I., Petrova, N. V. 2013, Cross-border space for the development of rural tourism of the Republic of Karelia and Finland, *Ekonomika i upravlenie* [Economics and Management], no. 3 (89), p. 16—20 (in Russ.).
24. Artobolevskii, S. S. 2006, Border territories of the Russian Federation: what can a state do? *Rossiiskoe ekspertnoe obozrenie* [Russian expert review], no. 4, p. 9—11 (in Russ.).
25. Mezhevich, N. M. 2006, Models of cross-border cooperation in Russia: experience of research of municipalities of the Pskov region, *Rossiiskoe ekspertnoe obozrenie* [Russian expert review], no. 4 (18), p. 28—30 (in Russ.).
26. Stepanova, S. 2014, Cross-border Tourism in the Russian Northwest: General Trends and Features of Development, *Balt. Reg.*, no. 3, p. 109—120. doi: <http://dx.doi.org/10.5922/2079-8555-2014-3-10>.
27. *Osobo okhranyaemye prirodnye territorii Respubliki Kareliya* [Specially Protected Natural Territories of the Republic of Karelia], 2017, Petrozavodsk, 432 p. (in Russ.).
28. Freeman, A., Hogmander, Y. 2001, *Strategiya razvitiya turizma dlya karel'skoi chasti Zelenogo poyasa: proekt TAVIS* [Tourism Development Strategy for the Karelian part of the Green Belt: TACIS project], Petrozavodsk, 141 p. (in Russ.).
29. Titov, A. F., Butorin, A. A., Gromtsev, A. N., Ieshko, E. P., Kryshen, A. M., Saveliev, Yu. V. 2009, Green belt of Fennoscandia: state and development prospects // *Trudy Karel'skogo nauchnogo tsentra Rossiiskoi akademii nauk* [Proceedings of the Karelian Research Center of the Russian Academy of Sciences], no. 2, p. 3—11 (in Russ.).



30. Stepanova, S.V., Shulepov, V.I. 2019, Way to assess the development of municipal tourism infrastructure, *Journal of Applied Engineering Science*, Vol. 17, no. 1, p. 87—92.

31. Bjorn, I. 2015, Border Province: the main features of the development of North Karelia after the Second World War, *Studia Humanitatis Borealis*, no. 2, p. 4—16 (in Russ.).

#### The authors

*Svetlana V. Stepanova*, Researcher, Department of Regional Economic Policy, Institute of Economics, Karelian Research Centre, Russian Academy of Sciences, Russia.

E-mail: [svkorka@mail.ru](mailto:svkorka@mail.ru)

ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-8832-9182>

#### **To cite this article:**

Stepanova, S.V. 2019, Tourism development in border areas: a benefit or a burden? The case of Karelia, *Balt. reg.*, Vol. 11, no. 2, p. 94—111. doi: 10.5922/2079-8555-2019-2-6.



## СОСТОЯНИЕ ГЕОГРАФИЧЕСКИХ ГЕОПОЛИТИЧЕСКИХ ИССЛЕДОВАНИЙ В СОВРЕМЕННОЙ РОССИИ

Т. И. Потоцкая<sup>1</sup>  
А. В. Сильнича<sup>2</sup>



Приведены результаты изучения вклада географии в формирование современной геополитики России. Акцентируется внимание на междисциплинарном характере геополитических исследований и выделяются проблемы, связанные с этим. На основе контент-анализа библиографической базы научной электронной библиотеки eLIBRARY и реферативной базы данных Scopus (компании Elsevier) сделан вывод о роли географии в развитии отечественной геополитической мысли. Вклад географов в контексте диссертационных исследований и научных изданий скромен, в то время как при анализе учебной литературы он становится более заметен. Подчеркивается присутствие географических работ во всех направлениях геополитических исследований, выделенных в рамках объектно-предметных критериев, отражающих изучение влияния одного из свойств территории на политику государства, расположенного в ее пределах (в морской геополитике, этногеополитике, геоэкономике, экополитике, политической геооноконфликтологии, медиагеополитике). Геоэкономика и этногеополитика определены как приоритетные области географических геополитических исследований. Выделяется лидирующая роль географии в проведении комплексных геополитических исследований территорий разного масштаба (в рамках геополитики постсоветского пространства, геополитики России, внутренней геополитики, критической геополитики), учитывающих влияние совокупности свойств территории на политику государства, расположенного в ее пределах. Подчеркивается ориентация большинства географических геополитических работ на оценку геополитического положения территории, геополитических интересов государства, выявление механизма формирования геополитического видения населения.

**Ключевые слова:** география, геополитика, контент-анализ, геополитическое положение территории, геополитические интересы государства, НЭБ eLIBRARY, Scopus, база данных научной информации, наукометрия

<sup>1</sup> Смоленский государственный университет, 214000, Россия, Смоленск, ул. Пржевальского, 4.

<sup>2</sup> Балтийский федеральный университет им. И. Канта, 236016, Россия, Калининград, ул. А. Невского, 14.

Поступила в редакцию 23.06.2018 г.

doi: 10.5922/2079-8555-2019-2-7

### Для цитирования:

Потоцкая Т.И., Сильнича А.В. Состояние географических геополитических исследований в современной России // Балтийский регион. 2019. Т. 11, № 2. С. 112—135. doi: 10.5922/2079-8555-2019-2-7.

© Потоцкая Т.И., Сильнича А.В., 2019



## Введение

Геополитика — наука с неоднозначной историей, одна из самых молодых исследовательских областей в нашей стране, вызывающая к себе интерес со стороны как академического и политического сообществ, так и обывателя. Подчеркивая географическое происхождение геополитики (она зародилась в рамках политической географии и военной науки), невозможно не отметить, что современная отечественная геополитика в России формируется преимущественно работами политологов, философов, историков, экономистов, социологов, юристов и представителей других наук. Это зачастую приводит к вымыванию географического обоснования ее теоретических постулатов из геополитических текстов. Ведь геополитика — это наука, изучающая влияние свойств территории на политику государства, расположенного на этой территории. Другими словами, чтобы заниматься геополитическими исследованиями, необходимо хорошо знать свойства территории, что для географов является естественным, а для представителей большинства других наук условным навыком.

Все перечисленные факторы (молодость науки в России, ее противоречивая история, междисциплинарный характер исследований) определяют отсутствие единой общепризнанной научной методологии и методики и путаницу в понятийном аппарате. При решении исследовательских задач каждый ученый использует научный инструментарий той науки, к которой он принадлежит. В свою очередь, популярность геополитики в обывательской среде привносит в геополитические тексты излишнее упрощение, что зачастую приводит к подмене научной терминологии обыденной лексикой и формирует у читателей иллюзию, что внешняя политика определенного государства — это и есть геополитика. В совокупности все названные особенности науки не только затрудняют понимание геополитических исследований представителями разных наук и снижают желание обсуждать их результаты, но и в целом уменьшают ориентацию в геополитических текстах. Более того, запрос политизированного современного общества делает акцент на политическую составляющую понятия «геополитика», оставляя за рамками ее географическую часть. Вопрос «Какое отношение география имеет к геополитике современного мира и вообще имеет ли?» повисает в воздухе. Задача данного исследования и состоит в поиске ответа на данный вопрос.

## Методы

Чтобы понять вклад современной географии в отечественные геополитические исследования, авторами был проведен контент-анализ двух баз данных (БД) научной информации: одной из самых открытых и относительно полных библиографических БД России, содержащей в том числе и литературу геополитического характера, — научной электронной библиотеки (НЭБ) *eLIBRARY*, а также крупнейшей международной реферативной БД *Scopus*. На сегодняшний день посетителям *eLIBRARY.RU* доступны рефераты и полные тексты более 26 млн научных статей и публикаций, в том числе электронные версии более 5300 российских научно-технических журналов. *Scopus* сегодня индексирует более 24 000 наименований научно-технических и медицинских журналов примерно 5000 международных издательств.

По БД *eLIBRARY* поиск производился по слову «геополитика» с учетом названия публикаций, аннотаций к ним, ключевых слов (не учитывалось упоминание данного термина в полном тексте публикаций и списках цитируемой литературы) в трех типах публикаций: диссертациях, книгах и статьях в журналах (не анализировались материалы конференций, отчеты, патенты и депонированные рукописи).

По БД *Scopus* поиск проводился по запросу «*TITLE-ABS-KEY (geopolitic\*) and AFFILCOUNTRY (russia\*)*», то есть по англоязычному аналогу термина «геополитика» среди таких элементов научной публикации как название, аннотация и ключевые слова, авторами которых являются ученые, указавшие местом своей работы Россию.

Анализ публикаций в *Scopus* проводился по наиболее распространенным типам публикаций, представленных в базе: научная статья (Article) (454), научный обзор (Review) (69), материалы конференции (Conference Paper) (41), глава в книге (Book Chapter) (18), книга (Book) (11), статья в печати (Article in Press) (3), редакционная статья (Editorial) (1), примечание (Note) (1)<sup>1</sup>.

Отметим несколько технических аспектов анализа, которые позволят лучше понять полученные результаты. Во-первых, необходимо учитывать, что принадлежность всех видов публикаций (кроме диссертаций) к той или иной научной области в НЭБ *eLIBRARY* определяется оператором базы данных по принятому системой предметному классификатору, а также исходя из предметной категории журнала, то есть вне зависимости от научной специализации самого автора. В *Scopus* предметная область публикации определяется исключительно исходя из того, в какую категорию включен журнал. Во-вторых, исследование может относиться одновременно к нескольким научным областям (например, к географии, политике, философии и др.). В-третьих, принадлежность публикации к теме «Геополитика» определяется самим автором, когда он отражает связь своих исследований с данной темой в аннотации, названии или ключевых словах.

### Результаты и обсуждение

Исследование показало, что из представленных в НЭБ *eLIBRARY* 46 диссертаций, защищенных в России по данной тематике с 1991 по 2015 год, только 2% претендовали на географическую степень (табл. 1). В абсолютном выражении — это всего одна диссертация (А. Б. Елацков). Данный факт выглядит удивительным, поскольку экономико-географическое сообщество знает целую плеяду ученых, чьи работы, в разной мере связанные с геополитикой, были защищены в рассматриваемый период времени. Ответ прост. Большинство из них, претендуя на географическую степень, позиционировали принадлежность своих исследований к политической географии, рассматривая геополитику как одно из частных направлений в составе политической географии. Из полутора тысяч диссертаций, подготовленных в это время по специальности «экономическая, социальная, политическая и рекреационная география» (до 2000 года это специальность 11.00.02; с 2001-го — 25.00.24), таких диссертаций было около 100. Тематика 12 из них, судя по названиям, имеет прямое отношение к геополитике. По всей видимости, авторы (в том числе и авторы данной статьи)

<sup>1</sup> Более подробно ознакомиться с представленной типологией публикаций можно в «Руководстве по охвату контента Scopus». URL: [http://elsevierscience.ru/files/Scopus\\_Content\\_Guide\\_Rus\\_2017.pdf](http://elsevierscience.ru/files/Scopus_Content_Guide_Rus_2017.pdf) (дата обращения: 15.01.2019).

не посчитали нужным отразить связь проведенных ими исследований с геополитикой ни в аннотации к работам, ни в ключевых словах, отмечая принадлежность своих работ к политической географии.

Таблица 1

**Научная принадлежность диссертаций, книг, статей,  
содержащихся в базе данных eLIBRARY по теме «Геополитика»  
(1991—2015), ед. / %**

Код	Тематический рубрикатор <i>eLIBRARY</i>	Диссертации (всего 46)	Книги (всего 869)	Статьи в журналах (всего 3949)
11.00.00	Политика. Политические науки	33 / 72	558 / 25	2457 / 29
02.00.00	Философия	6 / 13	717 / 32	580 / 7
03.00.00	История. Исторические науки	5 / 11	184 / 8	1016 / 12
10.00.00	Государство и право. Юридические науки	1 / 2	123 / 5	813 / 10
39.00.00	География	1 / 2	65 / 3	213 / 2
06.00.00	Экономика. Экономические науки	—	263 / 12	1516 / 18
04.00.00	Социология	—	237 / 11	1272 / 15
14.00.00	Народное образование. Педагогика	—	39 / 2	261 / 3
13.00.00	Культура. Культурология	—	29 / 1	247 / 3
21.00.00	Религия. Атеизм	—	16 / 1	68 / 1
19.00.00	Массовая коммуникация. Журналистика. Средства массовой информации	—	8 / 0,4	88 / 1
	<i>Всего</i>	46	2239	8531

Составлено и рассчитано авторами по eLIBRARY.

Ситуация с публикацией *книг* аналогичная: всего 3% отнесены к предметной категории «география» согласно тематическому рубрикатору *eLIBRARY* (полностью соответствует Государственному рубрикатору научно-технической информации — ГРНТИ). Более того, среди авторов — далеко не все географы. Наряду с известными экономико-географами, которые в разной степени и с разной глубиной исследовали или продолжают исследовать геополитические реалии, такими как В.Л. Бабурин, П.Я. Бакланов, Л.А. Безруков, Ю.Н. Гладкий, А.Г. Дружинин, А.Б. Елацков, Д.Н. Замятин, Ю.М. Зверев, Н.В. Каледин, В.А. Колосов, Н.С. Мироненко, А.И. Трейвиш, Р.Ф. Туровский, Г.М. Фёдоров, В.А. Шупер и др., можно увидеть имена не менее известных историков (К.С. Гаджиев, Ю.Ф. Лукин, А.С. Макарычев и др.), философов (А.Г. Дугин, В.М. Русаков, Н.А. Васильева и др.), политологов (М.В. Братерский, А.Б. Волынчук, И.Ю. Окунев и др.) и представителей других наук. Они довольно охотно позиционируют принадлежность своих геополитических исследований к географии, не боясь играть на «чужом» научном поле.

Вместе с тем очевидно, что научная принадлежность диссертаций и книг по исследуемой теме не дает полной объективной информации, позволяющей понять, какое место занимает география в геополитических исследованиях, так как большая часть их результатов публикуется в виде статей в журналах.

Действительно, на первый взгляд ситуация с периодическими изданиями выглядит более оптимистичной. Так, из 121 журнала, размещенного на платформе *eLIBRARY*, в котором географы публикуют статьи по теме «Геополитика», 25 (21%) согласно тематическому рубрикатору ГРНТИ имеют код 39.00.00

«География» и 7 (6%) — код 23.00.00 «Комплексное изучение территорий». Другими словами, в совокупности около трети используемых географами журналов напрямую связаны с географией.

Более того, несмотря на широкую популярность геополитической тематики и сопутствующее этому (к сожалению) наличие большого количества популистских текстов, большинство журналов, в которых географы публикуют свои статьи по данной теме, значимы для академического сообщества: 87% из них индексируются в системе Российского индекса научного цитирования (РИНЦ); 67% входят в перечень рецензируемых научных изданий, в которых должны быть опубликованы основные научные результаты диссертаций на соискание ученых степеней (ВАК); 6% индексируются в библиографической и реферативной базе данных *Scopus*<sup>2</sup> (табл. 2). И стоит отметить: как и в случае с диссертациями и книгами, большая часть журналов ориентирована на публикации материалов в области экономики, истории и политики, что можно объяснить, в частности, междисциплинарным характером политологии как науки. С другой стороны, доля географических журналов в целом в библиографической журнальной базе *eLIBRARY* крайне низка (1,2% — категория 39.00.00 «География»; 0,4% — 23.00.00 «Комплексное изучение отдельных стран и регионов»)<sup>3</sup>.

Таблица 2

**Статус и научная принадлежность основных журналов,  
в которых географы публикуют статьи по теме «Геополитика»**

Код	Тематический рубрикатор eLIBRARY	ВАК	РИНЦ	SCOPUS <sup>4</sup>
06.00.00	Экономика. Экономические науки	35	40	3
03.00.00	История. Исторические науки	30	35	2
11.00.00	Политика. Политические науки	30	34	3
39.00.00	География	12	17	2
04.00.00	Социология	16	21	1
23.00.00	Комплексное изучение территорий	3	6	1

Составлено и рассчитано авторами по БД *eLIBRARY* (цифра показывает количество журналов с определенным статусом). Один журнал может проходить по нескольким кодам рубрикатора.

Подтверждение этому мы находим и при анализе профиля журналов из перечня ВАК, в которых географы публикуют геополитические материалы. Он показал, что из 81 журнала 9 имеют код 39.00.00 «География», сочетая его с кодами других наук. И только 3 журнала очевидно географические, поскольку их деятельность определяется только географическим кодом: «Известия Российской академии наук. Серия географическая», «Известия Русского геогра-

<sup>2</sup> В данном случае информация по БД *Scopus* получена из НЭБ *eLIBRARY*. Подробный анализ данных, полученных непосредственно из БД *Scopus*, будет представлен далее.

<sup>3</sup> Данные по журналам НЭБ *eLIBRARY*. URL: <https://elibrary.ru/rubrics.asp> (дата обращения: 15.01.2019).

<sup>4</sup> В таблице 2 информация по индексации журнала в *Scopus* получена на основании данных, представленных в НЭБ *eLIBRARY*.

фического общества», «Вестник Московского университета. Серия 5: География», с определенной долей условности «Ученые записки Крымского федерального университета имени В.И. Вернадского», так как журнал имеет двойной код («геология», «география»). Однако в рейтинге журналов по количеству геополитических публикаций они занимают последнее позиции, поскольку содержат по 1—2 публикациям (рис. 1). Лидерами по данному показателю по понятным причинам выступают преимущественно политологические журналы: «Известия Иркутского государственного университета. Серия: Политология. Религиоведение» (5 публикаций), «Политическая наука» (5), «Сравнительная политика» (3), «Геополитика и безопасность» (3); в целом журналы по общественной тематике (истории, философии, социологии) или мультидисциплинарные журналы.

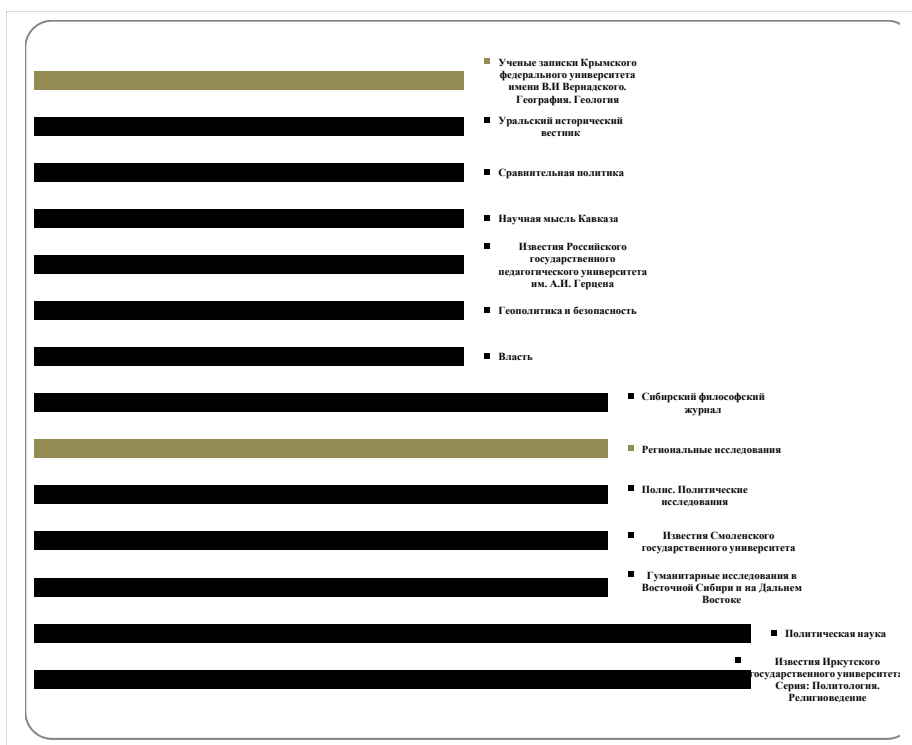


Рис. 1. Рейтинг журналов ВАК, лидирующих по количеству публикаций географов по теме «Геополитика», 1995—2017 годы (серым цветом обозначены журналы, имеющие код 39.00.00 «География»)

Составлено авторами на основе БД *eLIBRARY*.

В *Scopus* в 1995—2017 годах было проиндексировано 539 публикации российских авторов по теме «Геополитика», изданных в 244 изданиях, относящихся к восьми предметным категориям<sup>5</sup>: «Социальные науки» (36,1%); «Экономика, эконометрия и финансы» (18,3%); «Искусство и гуманитарные науки» (13,9%); «Бизнес и менеджмент» (5,6%); «Науки о Земле» (5,4%) и др.

<sup>5</sup> Напомним, что в БД *Scopus* категория публикации устанавливается исходя из предметной принадлежности журнала.

Принятой в России классификации ГРНТИ предметным категориям 39.00.00 — «География» и 23.00.00 — «Комплексное изучение территорий» в этой базе соответствует тематическая область 3305 «География, планирование и развитие» (Geography, Planning and Development), относящаяся к социальным наукам (табл. 3), которая составляет чуть более 11 %.

Таблица 3

**Научная принадлежность статей,  
индексируемых в базе данных Scopus по теме «Геополитика»,  
1995—2017 годы**

Код <sup>6</sup>	Тематический рубрикатор Scopus	Статьи	
		Ед.	%
3320	Политология и международные отношения	98	27
3312	Социология и политология	48	13,2
3300	Социальные науки (общее)	43	11,8
3305	География, планирование и развитие	41	11,3
3316	Культурология	31	8,5
3303	Развитие	30	8,3
3308	Право	11	3,0
3310	Лингвистика	11	3,0
Другие		25	20,6

*Источник:* Составлено авторами на основе БД Scopus.

Таким образом, российские авторы для публикации своих исследований в журналах *Scopus*<sup>7</sup>, как и в НЭБ *eLIBRARY*, преимущественно выбирают не географические (11 %), а политологические журналы (более 30%). Очевидно, к этому факту можно относиться позитивно, воспринимая его как проявление сотрудничества в исследовании общего объекта представителями смежных наук. Так, на первом месте по количеству изданных в 1995—2017 годах публикаций (26) стоит англоязычная версия журнала «Мировая экономика и международные отношения» — *World Economy and International Relations* (табл. 4), находящегося на стыке экономики и политологии.

На наш взгляд, другая причина такого публикационного поведения (издания статей в журналах экономического и политологического толка) заключается в том, что в *Scopus*, как и в НЭБ *eLIBRARY*, недостаточно широко представлены географические журналы (всего 2,6%), в то время как в базе индексируются около 4% экономических и 6% политологических журналов. Кроме того, в таблице 4 наглядно видно, что российские авторы предпочитают публиковаться в национальных изданиях (80% из топ-10 журналов имеют российское происхождение). При этом в базе на момент написания статьи индексируются только 8 российских журналов по географии<sup>8</sup>.

<sup>6</sup> *Scopus* использует *ASJC Code*.

<sup>7</sup> В данном случае рассматриваются журналы *Scopus* по предметной категории «Социальные науки».

<sup>8</sup> «Geography, Environment, Sustainability», «Вестник Московского университета. Серия 5. География» («Vestnik Moskovskogo Universiteta, Seriya Geografiya»), «География и природные ресурсы» («Geography and Natural Resources»), «Устойчивое развитие горных территорий» («Sustainable Development of Mountain Territories»), «Экономика региона» («Economy of Region»), «Известия РАН. Серия Географическая», «Известия Русского географического общества; Регион: экономика и социология» («Regional Research of Russia»), «Балтийский регион» («Baltic Region»). Журнал «Балтийский регион» в анализ данных по БД *Scopus* не включен, так как его первый проиндексированный выпуск (2018. №1) выходит за анализируемый временной период (1995—2017).

Топ-10 журналов *Scopus*, издающих публикации российских авторов по теме «Геополитика»

ISSN	Название источника <i>Source</i>	Количество публикаций	Макс квартал	Страна	Издатель (по <i>Scopus</i> )	Годы индексации в <i>Scopus</i>	Предметная область <i>Scopus</i>	Предметная категория <i>JCR</i>	Оригинальная (российская) версия
1312227	World Economy and International Relations	26	Q3	Россия	Primakov National Research Institute	2016 по настоящее время	Economics and Economics (Q3); Political Science and International Relations (Q3)	06.00.00 Экономика; Экономические науки; 11.00.00 Политика; Политические науки	Мировая экономика и международные отношения
14037068, 14046091	Central Asia and the Caucasus	22	Q3	Швеция ( <i>Азербайджан</i> <sup>1</sup> )	CA and CC Press AB	2013 по настоящее время	Engineering — Ocean Engineering; Social Sciences — Development; Political Science and International Relations	23.00.00 Комплексное изучение отдельных стран и регионов	Центральная Азия и Кавказ
251569	Man in India	18	Q3	Индия	Man in India	1971, 1973, 1976—1984, 1986—1988, 1991—1998, 2000—2017 (исключен)	Arts and Humanities — History; Social Sciences — Cultural Studies	03.00.00 История; Исторические науки; 13.00.00 Культура; Культурология	
20739745	Bybye Gody	13	Q2	Россия	State Educational Institution of Higher Professional Training, Sochi State University	2012 по настоящее время	Arts and Humanities — History (Q2); Social Sciences — Political Science and International Relations (Q3)	03.00.00 История; Исторические науки; 03.23.00 История России	Былые годы. Российский исторический журнал
21464138	International Journal of Economics and Financial Issues	12	Q3	Турция	Econ Journals	2011—2016 (исключен)	Economics, Econometrics and Finance — Economics, Econometrics and Finance (miscellaneous)	06.00.00 Экономика; Экономические науки	
20799713, 20799705	Regional Research of Russia	11	Q3	США ( <i>Россия</i> <sup>2</sup> )	Springer Science + Business Media	2011 по настоящее время	Earth and Planetary Sciences — Earth and Planetary Sciences (miscellaneous); Social Sciences — Geography, Planning and Development	04.00.00 Социология; 06.00.00 Экономика; Экономические науки; 03.00.00 География	Известия Российской академии наук. Серия географическая; Регион. Экономика и Социология; Известия Русского географического общества

<sup>1</sup> Журнал социально-политических исследований «Центральная Азия и Кавказ» — совместное издание Института центральноазиатских и кавказских исследований Швеции и Института стратегических исследований Кавказа Азербайджанской Республики. Выходит на русском и английском языках.

<sup>2</sup> Несмотря на то что в БД *Scopus* данный журнал отнесен к США (издательство *Springer*), фактически его выпускает российская издательская группа МАИК «Наука/Интерпериодика». По сути, это издание является переводной версией лучших статей для англоязычной аудитории, отобранных из трех российских журналов: «Известия Российской академии наук. Серия географическая», «Регион: Экономика и Социология», а также «Известия Русского географического общества»), то есть географически его можно отнести к России.

Окончание табл. 4

ISSN	Название источника <i>Source</i>	Количество публикаций	Макс. квартал	Страна	Издатель (по <i>Scopus</i> )	Годы индексации в <i>Scopus</i>	Предметная область <i>Scopus</i>	Предметная категория <i>eLIBRARY</i>	Оригинальная (российская) версия
10757007	Studies on Russian Economic Development	9	Q3	Россия	Maik Nauka/Interperiodica Publishing	1993, 1995, 2006 по настоящее время	Economics, Econometrics and Finance — Economics and Econometrics	06.91.00 Экономика отдельных стран	Проблемы прогнозирования
20729286	Novyj Istoriceskij Vestnik	9	Q4	Россия	Izd-vo Ippolitova	2012 по настоящее время	Arts and Humanities — History	03.23.00 История России	Новый исторический вестник
10269487, 16840070	Polis (Russian Federation)	9	Q3	Россия	Noncommercial Partnership Editorial Board Polis	2016 по настоящее время	Social Sciences — Sociology and Political Science	11.00.00 Политические науки	Полис. Политические исследования
2017083	Sovremennaya Evropa	9	Q3	Россия	Institute of Europe of Russian Academy of Sciences	2016 по настоящее время	Economics, Econometrics and Finance — Economics and Econometrics (Q4); Social Sciences — Political Science and International Relations (Q3)	04.00.00 Социология; 06.00.00 Экономика. Экономические науки; 11.00.00 Политические науки; 13.00.00 Культура. Культурология; 21.00.00 Религия. Атеизм; 23.00.00 Комплексное изучение отдельных стран и регионов	Современная Европа

Источник: Составлено авторами на основе публикаций российских исследователей по теме «Геополитика», проиндексированных в БД *Scopus*, 1995—2017 годы.



Примерно такое же публикационное поведение российских исследователей мы наблюдаем при анализе *географических журналов Scopus*, которые они выбрали для публикации своих геополитических исследований (рис. 2). Абсолютное большинство публикаций издано в географическом журнале *Regional Research of Russia* — объединенном издании, выпускающем на англоязычную аудиторию лучшие статьи из оригинальных версий трех российских журналов: «Известия Российской академии наук. Серия географическая», «Регион: Экономика и Социология», а также «Известия Русского географического общества».

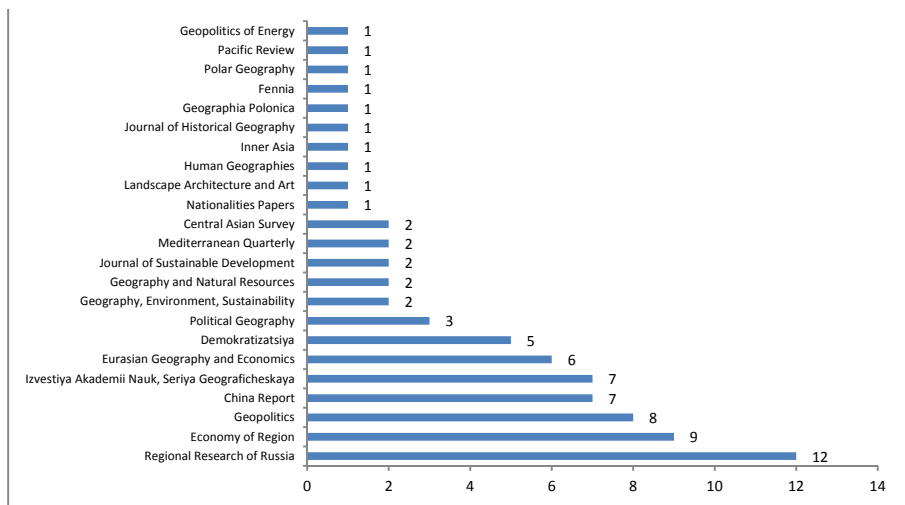


Рис. 2. Основные географические журналы *Scopus*, издающие публикации российских авторов по теме «Геополитика»

*Источник:* Составлено авторами на основе публикаций 1995—2017 годов, проиндексированных в БД *Scopus*.

Что касается *качественной* характеристики географических журналов, тут нужно отметить их достаточно высокий научный уровень. С одной стороны, об этом говорит уже тот факт, что исследования наших авторов изданы в журналах, индексируемых *Scopus*, то есть соответствуют международным издательским стандартам. Кроме того, публикации российских авторов преимущественно издаются в журналах, имеющих квинтиль (табл. 5), что обычно увеличивает вероятность прочтения (и цитирования) статей российских исследователей.

Таблица 5

**Рейтинг географических журналов в базе данных *Scopus* по теме «Геополитика», 1995—2017 годы**

Квартиль	Статей		Журналов	
	Ед.	%	Ед.	%
Q1	20	26,0	6	26,1
Q2	18	23,4	5	21,7
Q3	28	36,4	8	34,8
Q4	9	11,7	3	13,0
Без квинтиля	2	2,6	1	4,3

*Источник:* Составлено авторами на основе БД *Scopus*.

Здесь нужно обратить внимание, что причину публикации статей геополитической тематики в экономических и политологических журналах можно объяснить их большей представленностью в *Scopus*, но с чем связано отсутствие геополитической тематики в географических журналах?

Рассматривая существующую библиографию по геополитической тематике, отметим, что все ее многообразие можно свести к нескольким направлениям, отражающим современное содержание исследований в данной области.

Если исходить из прикладной значимости публикаций геополитической тематики, то обращает на себя внимание большое количество *образовательной (учебной)* геополитической литературы. Сегодня в России существует около 100 учебников, учебных пособий, курсов лекций по геополитике (без учета повторных изданий), значительно отличающихся между собой по своей структуре и содержанию; курсов лекций хрестоматий, антологий, словарей и др. Поиск производился с учетом только названия публикаций (не учитывались аннотаций к публикациям, ключевые слова, упоминание данного термина в полном тексте публикаций и списках цитируемой литературы) и только книг.

Трудно представить себе еще какую-либо другую географическую учебную дисциплину, которая была бы настолько хорошо обеспечена учебной литературой. Однако, как и в случае с научными публикациями, лидерство в ее создании принадлежит историкам (26%), политологам (21%) и философам (17%), в то время как географы вместе с социологами занимают хотя и значительные (9% каждая наука от общего количества учебников), но все же вторые позиции (табл. 6).

Таблица 6

#### Научная принадлежность авторов учебной литературы по геополитике

Научное направление	Учебники	Курсы лекций	Хрестоматии	Вся учебная литература
Политология	14	4	—	18
История	10	7	—	17
Социология	7	—	6	13
Философия	7	—	—	7
География	7	—	—	7
Экономика	1	—	—	1
Остальные	12	4	5	21
Коллективные работы	21	1	5	27
<i>Всего</i>	79	16	16	111

Составлено и рассчитано авторами по *eLIBRARY*.

По своей сути, учебники, не являясь научной литературой, в условиях первоначального отсутствия научных геополитических текстов пытались восполнить недостаток конкретного геополитического знания через введение в образовательный процесс авторского видения тех или иных реалий. В этом смысле наиболее содержательными и интересными выглядят учебники двух категорий. Первая категория акцентирует внимание на рассмотрении влияния определенного геополитического фактора на систему международных отношений, например учебное пособие К. В. Симонова, ориентированное на изучение воздействия нефтегазового фактора на систему международных отношений, или учебник Ш. С. Сулеймановой о влиянии средств массовой информации на внешнюю политику государства и др. Вторая категория учебников направлена на исследование геополитических процессов, характерных для определенных

стран и регионов. Например, учебники Н.С. Розова «Положение и перспективы России в контексте геополитики Евразии», В.В. Совастеева «Геополитика Японии с древнейших времен до наших дней», О.М. и Н.В. Панасенко «Геополитика и русские диаспоры в Балтийском регионе. Уроки истории и современность», Т.И. Потоцкой «Геополитика России на постсоветском пространстве» [1] и др. По большому счету все они представляют собой монографии на заявленную геополитическую тему, отраженную в названии учебника, содержащего при этом учебно-методические разделы (вопросы для обсуждения, проверочные задания, тематику рефератов, списки рекомендованной литературы и др.), которые позволяют студентам продуктивно работать с предлагаемым материалом. В данном контексте особую значимость имеет коллективное многотомное учебное пособие, подготовленное сотрудниками Дипломатической академии МИД России [2], которое удачно сочетает исследование факторов, влияющих на систему глобальных отношений с рассмотрением территорий (стран и регионов) их реализации. Возможно, оно станет сдерживающим фактором для создания новой учебной литературы по геополитической тематике.

Обилие учебной литературы по геополитике затрудняет выбор оптимального образовательного ресурса. Главную роль играют учебники, опубликованные крупными издательствами большими тиражами и претерпевшие несколько переизданий. В них геополитическое знание присутствует в наиболее систематизированном виде. И хотя все современное отечественное геополитическое образование начиналось с работ Э.А. Позднякова [63], К.С. Гаджиева [64], А.Г. Дугина [65], сегодня в рамках каждой науки есть свои общепризнанные академическим сообществом учебники. Для географов — это учебники В.А. Колосова и Н.С. Мироненко [3], В.А. Дергачева [4]; для философов — В.В. Желтова, Н.М. Сироты, для политологов — А.Г. Дугина, И.А. Василенко, для историков — К.С. Гаджиева, для социологов — Б.А. Исаева. Все они написаны докторами наук и лидерами определенных научных направлений, опытными исследователями, авторами известных монографий по геополитической тематике. В связи с этим учебники обладают необходимым для образовательного процесса сочетанием информационной насыщенности с высоким уровнем генерализации.

Второе направление научных работ играет значительную роль не только в изучении геополитики, так как дает возможность читать классические и современные геополитические тексты в первоисточнике (при необходимости в хорошем переводе на русский язык), но и ориентировано на их географическое осмысление и развитие — это *история и теория геополитики*. Среди географических исследований наиболее значимы работы Ю.Н. Гладкого, С.В. Писаренко [5], П.Я. Бакланова [6], Л.А. Безрукова [7], А.Б. Елацкова [8], М.Ю. Елсукова [9] и др.

Третье направление — научные работы, выделенные в рамках объектно-предметных критериев, отражающих изучение влияния одного из свойств территории на политику государства, расположенного в ее пределах. Попытка выяснить современные области отечественной геополитической мысли исходя из данного критерия в географическом академическом сообществе предпринималась неоднократно — это работы Д.В. Житина [10], А.Б. Елацкова [11], М.Ю. Елсукова [9] и др. Однако при этом не акцентировалось внимание на вкладе географов в развитие этих геополитических областей исследования. Очевидно, что среди современных географических геополитических исследований практически не встретишь работ, ориентированных на изучение влияния природной среды на систему международных отношений, хотя для представителей других наук, занимающихся геополитическими изысканиями, эта тема

остаётся по-прежнему актуальной. Например, исследованию влияния почвы посвящены работы Т. А. Зубковой, Л. О. Карпачевского [12], климата — работы Е. П. Борисенкова [13]. Географы проявляют значительный интерес к изучению воздействия на внешнюю политику государства таких характеристик территории, как географическое положение, этнические / демографические особенности населения, уровень и особенности развития экономики, стратегическое значение территории, средства массовой информации и др. Основываясь на перечисленных факторах влияния, можно выделить следующие научные области географических геополитических исследований.

1. *Морская геополитика* — направление, изучающее влияние морской среды на формирование внешней политики государства. Для России, имеющей выход к трём океанам и обладающей акваториями с отсутствием общепринятых мировым сообществом государственных границ (Каспийское море, арктические границы), данное направление геополитической мысли является актуальным. И хотя в географической научной среде всегда уделялось значительное внимание (по очевидным причинам) исследованию сопредельных России морских акваторий, связь этих изысканий с геополитикой отметили только А. П. Алхименко [14] и В. А. Брылев [15].

2. *Этногеополитика* — направление, изучающее влияние характеристик населения (преимущественно этнических, религиозных) на формирование политики государства и, как следствие, мировой политики. Для России наибольшие геополитические проблемы, связанные с этническим составом населения, возникают в странах со значительной русской диаспорой и в пограничных регионах России с существенной долей населения, исповедующего ислам. В связи с этим в географических исследованиях приоритет отдан исследованию переселенческих аспектов в соответствующих регионах мира — странах постсоветского пространства (Д. Тертри [16]) и Юга России (А. С. Гевондян [17], Д. И. Исамутдинов [18] и др.). Стоит отметить только складывающуюся в географической науке практику исследования национального языка как механизма формирования зоны влияния определенного государства. В контексте России — это работы В. Н. Холиной [19] и др.

3. С учетом большой роли экономического фактора в формировании внешней политики современных государств очевидно развитие *геоэкономического* направления. Несмотря на то что первоначально оно создавалось в России в рамках экономической науки, сегодня геоэкономические идеи являются естественной частью географических исследований — это труды Ю. Н. Гладкого [20], С. С. Лачининского [21], Л. А. Безрукова [22] и др. Вместе с тем среди экономических факторов, влияющих на внешнюю политику отдельных государств, в том числе и России, велика значимость энергетической составляющей. В связи с этим можно выделить *энергетическую геополитику* — направление, изучающее влияние энергоресурсов на формирование политики государства и, как следствие, мировой политики: работы М. Г. Жулинского [23], А. В. Крамаренко [24] и др. Тесно связаны с влиянием энергетического фактора на характер взаимоотношений соседних государств и маршруты их транспортировки, что исследуется *транспортной геополитикой* — новым актуальным для стран постсоветского пространства направлением, рассматривающим роль транспорта в формировании систем международных отношений: труды В. Л. Бабурина [25], Л. А. Безрукова [22], Н. А. Грудцына [26], Т. И. Потоцкой [27], Б. Л. Раднаева [28] и др. В последние годы появляются изыскания, направленные на изучение взаимовлияния туристско-рекреационного комплекса и характера отношений России с другими странами: работы А. Г. Дружинина, Н. В. Гонтарь [29] А. Б. Швеца [30] и др.

4. Нельзя не учитывать воздействие экологического фактора на характер отношений между государствами, что позволяет выделять *экополитику*, изучающую характер этого влияния. Однако территориальный масштаб исследований в данной области знаний чаще всего ориентирован на формирование экологической политики РФ и ее отдельных субъектов. Среди географических работ стоит отметить коллективный труд Д.А. Маркелова, Б.И. Кочурова, Ю.Н. Голубчикова и др. [31].

5. Абстрагируясь от географических исследований, можно выделить *геополитику конфликтов* — одно из самых популяризированных сегодня направлений геополитических исследований, поскольку любая оценка определенного конфликта воспринимается как геополитическая. В рамках геополитики конфликтов изучаются все наиболее конфликтные регионы современного мира. Большая часть отечественных работ посвящена рассмотрению конфликтности в Евразии: Балканы, Ближний и Средний Восток, Восточная Азия, Южная Азия, Арктика, постсоветское пространство. При этом необходимо подчеркнуть, что тема конфликтности всегда была неотъемлемой частью политико-географических исследований в России: работы Д.В. Зайца [32], А.В. Кротова [33], А.Ю. Еркова [34] и др. Попытка собрать и систематизировать все отечественные исследования политических конфликтов привела Н.С. Мироненко [35] к идее выделения новой научной области — политической геоконфликтологии.

6. *Медиагеополитика* — наиболее современное направление в науке, рассматривающее средства массовой информации в качестве основного фактора, влияющего на политику государства. В России оно развивается трудами социологов и политологов. В географической среде только начали делаться первые попытки осмысления этого процесса. Статья В.Н. Егошина [36] тому подтверждение.

Четвертое направление объединяет комплексные геополитические исследования территорий разного масштаба. Все они, как правило, учитывают влияние совокупности свойств территории на политику государства, расположенного в ее пределах. Чаще всего эти работы ориентированы на оценку геополитического положения территории или геополитических интересов государства. Исходя из территориального масштаба изысканий, их можно сгруппировать следующим образом.

*Глобальная геополитика* — традиционно самое развитое геополитическое направление в национальных школах «великих держав», и Россия не исключение. Она определяет государственное мировоззрение (идеологию) и отношение к территориям разного масштаба, что влияет на внешнюю и внутреннюю политику государства и на развитие геополитики в целом. В России такие работы стали появляться только в середине 90-х годов XX века, они опирались на генерализированные схемы «геополитической картины мира», популяризируя геополитическое знание и делая его доступным для каждого человека. Именно поэтому эти работы «зачитывались до дыр» и становились геополитическими бестселлерами. Однако географических исследований среди них не было.

Первое направление отечественной геополитической мысли в современной России, которое стало складываться сразу после распада СССР, — *геополитика постсоветского пространства*. Несмотря на разные подходы к определению границ данного региона, исследование стран, входящих в него, ведется с учетом общей истории развития в рамках одного государства, наличия тесных экономических, социальных связей, взаимосвязи политических элит, наличия сходных политических, экономических и социальных проблем переходного

периода, лидирующей роли России как правопреемницы СССР и связанных с этим интеграционных и дезинтеграционных процессов в регионе, стратегической важности для России из-за вопроса безопасности государственной границы и др. При этом наряду с работами, рассматривающими постсоветское пространство как целостное геополитическое образование, появилось большое количество исследований, направленных на изучение отдельных геополитических регионов в пределах данной территории: Балтийского (В. А. Колосов, Н. А. Бородулина [37] и др.), Западного (И. В. Митрофанова, Л. А. Котова [38] и др.), Центрально-Азиатского (Ю. В. Дворников [39] и др.).

*Геополитика России* представлена обширной библиографией. В этом направлении геополитической мысли работают представители не только всех наук, изучающих геополитические явления, но и практики (политики, общественные деятели) или совмещающие в себе обе ипостаси, исследующие место России в мировой политике, Евразии. Именно в этой научной области сосредоточено наибольшее количество географических работ, ориентированных, во-первых, на изучение влияния географического положения России на характер ее внешней политики (в этом контексте наиболее значимые работы направлены на географическое осмысление идеи «евразийства» (А. Г. Дружинин [40], Л. М. Корытный [41], Н. С. Мироненко [42], и др.)); во-вторых, на оценку формирования и эволюции геополитического положения России (В. Л. Бабурин [43], Ю. Н. Гладкий [44], В. А. Колосов, Р. Ф. Туровский [45], Н. С. Мироненко, П. Ю. Фомичев [46], Т. И. Потоцкая [1], А. И. Тревиш [47], В. А. Шупер [48] и др.); в-третьих, на изучение характера взаимодействия России с государствами сопредельных регионов — труды А. Б. Андреева [49], С. В. Артеменко, И. Л. Федорова [50], Е. Е. Боричевской [51], А. Г. Дружинина [52] и др.

*Внутренняя геополитика России* — одно из самых слабо разработанных (с методологической точки зрения) направлений в отечественной геополитике. Наиболее интересные теоретические взгляды первоначально были сформулированы в работах А. Г. Дугина и практически не получили дальнейшего развития. Большая часть существующих работ касается практической деятельности по сохранению территориальной целостности государства и анализу геополитического положения разных, преимущественно пограничных регионов России (и снова это прерогатива географии): Калининградской области — И. С. Гуменюк, Ю. М. Зверев [53], Г. М. Федоров [54]; западных областей России — А. Г. Манаков [55] и др., Юга России — А. Г. Дружинин [56], А. С. Гевондян [17], Д. И. Исамутдинов [18], В. А. Колосов, А. Б. Себенцов [57], Л. А. Котова [58]; Сибири и Дальнего Востока — А. Б. Андреев [49], П. Я. Бакланов, М. Т. Романов [59], С. В. Писаренко [60] и др.

К категории комплексных геополитических исследований, безусловно, относится *критическая геополитика* (относительно новое для нашей страны направление научной мысли). Она сконцентрировалась на изучении механизма формирования геополитического видения населения территорий разного масштаба (от локального до глобального), которое в конечном итоге может лечь в основу внешней политики конкретного государства. Данная школа консолидируется вокруг Института географии РАН (В. А. Колосов, М. В. Зотова, Н. А. Бородулина, А. Б. Себенцов [37; 57; 61; 62]), МГИМО (И. Ю. Окунев и др.), МГУ (Р. Ю. Батищев, О. И. Ляховенко и др.). Развиваясь на стыке с культурной географией, медиагеополитикой, критическая геополитика частично использует их методики.

Приведенное деление научных геополитических работ на категории является хотя и объективным, но все же в значительной мере условным. Очевидно, что практически любая монография по глобальной геополитике чаще всего включает в себя разделы по геополитике разных регионов мира (в том числе и по России, и постсоветскому пространству), как правило, наиболее конфликтных, и уже поэтому ее можно отнести и к геоконфликтологии. Вместе с тем, если учесть, что детерминация любого, а особенно геополитического, конфликта многогранна, то в результате исследование может попасть в состав и военной геополитики, и этногеополитики и др. И наоборот, научная работа в области частных геополитических направлений (медиагеополитики, морской геополитики и др.) включает разделы, посвященные конкретным территориям разного масштаба — от глобального до районного, а иногда и локального.

### Заключение

Проведенный анализ позволил сделать следующие выводы:

— в настоящее время геополитика в России формируется преимущественно работами политологов, философов, историков, экономистов, социологов, юристов, географов и представителей других наук;

— современная география вносит незначительный вклад в формирование отечественной геополитической области знаний. Всего около 3% публикаций по теме «Геополитика» (диссертаций, книг, статей в журналах) написаны географами;

— для публикации своих геополитических исследований российские ученые преимущественно выбирают не географические, а политологические и экономические журналы (размещенные как в НЭБ *eLIBRARY*, так и в *Scopus*). При этом выбранные географические журналы в БД *Scopus* по наукометрическим показателям превосходят политологические и экономические;

— наиболее заметна роль географов в подготовке учебной литературы (9% от общего количества учебников по геополитике, изданных в России);

— проведение географических геополитических изысканий основывается как на географическом осмыслении классического теоретического наследия геополитики, так и на новых методологической и методической основах, разработанных современными учеными;

— географические работы присутствуют во всех направлениях геополитических исследований, выделенных в рамках объектно-предметных критериев, отражающих изучение влияния одного из свойств территории на политику государства, расположенного в ее пределах: морской геополитике, этногеополитике, геоэкономике, экополитике, политической геоконфликтологии, медиагеополитике. При этом большая часть концентрируется в области геоэкономики и этногеополитики;

— в географии преобладают комплексные геополитические исследования территорий разного масштаба, учитывающие влияние совокупности свойств территории на политику государства, расположенного в ее пределах. Большинство из них ориентировано на оценку геополитического положения территории, геополитических интересов государства, выявление механизма формирования геополитического видения населения.

Подводя итог, хотелось бы отметить, что вне зависимости от выбранного ученым масштаба исследования или фактора, влияющего на политику государства, геополитика должна быть естественной частью научного экономико-

географического мейнстрима, а не его андеграундом. Но для того чтобы это произошло, необходимо (как минимум), чтобы географы, занимающиеся исследованиями в этой области, позиционировали связь своих работ не только с политической географией, но и с геополитикой.

### Список литературы

1. *Потоцкая Т. И.* Геополитика России на постсоветском пространстве : учеб. пособие. Саратов, 2018.
2. *Бажанов Е. П. и др.* Геополитика : учеб. пособие : в 8 кн. М., 2015.
3. *Колосов В. А., Мироненко Н. С.* Геополитика и политическая география : учебник для вузов. М., 2001.
4. *Дергачев В. А.* Геополитика : учебник. М., 2012.
5. *Гладкий Ю. Н., Писаренко С. В.* «Геополитическая конструкция» и геополитический потенциал» — основные понятия геополитики // Известия Российского государственного педагогического университета им. А. И. Герцена. 2013. № 154. С. 129—137.
6. *Бакланов П. Я.* О категориях современной геополитики // Известия Российской академии наук. Сер. географическая. 2003. № 2. С. 7—16.
7. *Безруков Л. А.* Географическая интерпретация геополитики // География и природные ресурсы. 2017. № 3. С. 201—202.
8. *Елацков А. Б.* Общая геополитика: вопросы теории и методологии в географической интерпретации. М., 2017.
9. *Елсуков М. Ю.* Глобальный и региональный аспекты современных геополитических исследований // Региональные исследования. 2003. № 2. С. 31—35.
10. *Житин Д. В.* Геополитика России: 400 лет назад и сегодня // Известия Русского географического общества. 1994. Т. 126, № 6. С. 31—38.
11. *Елацков А. Б.* Геополитика и геополитическая мысль. II. Геополитическая мысль как объект исследования // Вестник Санкт-Петербургского университета. Сер. 7: Геология. География. 2003. № 3. С. 74—82.
12. *Зубкова Т. А., Карпачевский Л. О.* Почвенный покров и геополитика // Геополитика: теория, история, практика. 2012. № 1. С. 101—105.
13. *Борисенков Е. П.* Парниковый эффект. Проблемы, мифы и реальность // Астраханский вестник экологического образования. 2003. № 1. С. 5—12.
14. *Морехозяйственный комплекс России / под ред. А. П. Алхименко [и др.].* СПб., 2005.
15. *Брылев В. А.* Волго-Каспийский регион России. Географические аспекты современной геополитики // Геоэкономические и этнокультурные особенности хозяйственного развития Прикаспия и Приазовья в XVIII—XX веках : сб. науч. ст. / Министерство общего и профессионального образования РФ, Научно-исследовательский институт проблем экономической истории России XX века при ВолГУ ; под ред. М. М. Загорюлько. Волгоград, 1998. С. 8—17.
16. *Тертри Д.* Русский вопрос в постсоветский период // Вестник Санкт-Петербургского университета. История. 2017. Т. 62, № 1. С. 43—56.
17. *Гевондян А. С.* Роль исламского фактора в южнороссийской геополитике // Географические исследования Краснодарского края. Краснодар, 2007. С. 215—219.
18. *Исамутдинов Д. И.* Национально-территориальные и политико-экономические аспекты развития северокавказских автономий / Социально- и политико-географические проблемы новой России : тез. конф. молодых ученых. СПб., 1995.
19. *Должикова А. В., Массарова А. Р., Холина В. Н.* Социально-экономическое развитие региона как фактор успешности политики «мягкой силы» (на примере продвижения русского языка и образования в Латинской Америке) // Вестник Российского университета дружбы народов. Серия: Экономика. 2016. № 2. С. 35—49.
20. *Гладкий Ю. Н.* Геополитика и геоэкономика РФ: противоречивое единство // Вестник географического факультета : сб. науч. тр. / Российский государственный педагогический университет им. А. И. Герцена. СПб., 2001. С. 4—10.



21. *Анохин А.А., Лачининский С.С.* Развитие геоэкономических идей в экономико-географической школе Санкт-Петербургского (Ленинградского) университета // Южно-Российский форум: экономика, социология, политология, социально-экономическая география. 2013. №2 (7). С. 21—30.
22. *Безруков Л.А.* Геоэкономические основы геополитики (на примере концепции континентально-океанической дихотомии) // Известия Иркутского государственного университета. Сер.: Политология. Религиоведение. 2012. №1. С. 145—151.
23. *Жулинский М.Г.* Геополитика России в Каспийском регионе // Научные труды МШ У. Сер.: Естественные науки : сб. ст. М., 2006. С. 441—444.
24. *Крамаренко А.В.* Геоэкономические конфликты в топливно-энергетической сфере Каспийского региона // Вестник Московского университета. Сер. 5: География. 2010. №1. С. 64—71.
25. *Бабурин В.Л.* Геополитический контекст строительства газопровода Россия — Китай // Вестник алтайской науки. 2011. №1. С. 103—109.
26. *Грудцын Н.А.* Геополитический фактор развития транспортных систем // Вестник Санкт-Петербургского университета. Науки о Земле. 2016. №4. С. 134—143.
27. *Потоцкая Т.И.* Геополитический аспект современного транспортно-географического положения России // Известия РАН. Сер. географическая. 2018. №3. С. 5—17.
28. *Раонаев Б.Л.* Транспортный фактор в развитии приграничных территорий (на примере Байкальского региона) // Приграничные и трансграничные территории Азиатской России и сопредельных стран. Сер. «Интеграционные проекты СО РАН». Новосибирск, 2010. С. 329—332.
29. *Дружинин А.Г., Гонтарь Н.В.* Туристско-рекреационный комплекс Южного федерального округа: факторы, проблемы и приоритеты развития в современном геополитическом контексте // Научная мысль Кавказа. 2016. №1 (85). С. 50—56.
30. *Швец А.Б.* Влияние геополитического фактора на туристско-рекреационную деятельность в Крыму // Ученые записки Крымского федерального университета им. В.И. Вернадского. География. Геология. 2017. Т. 3 (69), №1. С. 134—141.
31. *Маркелов Д.А., Кочуров Б.И., Голубчиков Ю.Н. и др.* Геоэкологический стандарт территории и стратегия «Геополитики коршуна» // Проблемы региональной экологии. 2017. №2. С. 32—44.
32. *Заяц Д.В.* Географические типы сепаратизма // Проблемы геоконфликтологии. М., 2004. С. 36—58.
33. *Кротов А.В.* К вопросу о генезисе и развитии национального сепаратизма // Дневник АШПИ. 2016. №32. С. 46—52.
34. *Ерков А.Ю.* Этнорелигиозные взаимоотношения внутри семито-хамитской языковой семьи: географический аспект // Вестник географического факультета РГПУ им. А.И. Герцена. 2001. №1. С. 59—61.
35. *Проблемы геоконфликтологии* : в 2 т. / под ред. Н.С. Мироненко. М., 2004.
36. *Егошин В.Н.* Гражданская война в Ливии и Сирии как объект геополитического информационного противостояния российских и американских // Социально-экономическая география. Вестник Ассоциации российских географов-обществоведов. 2017. №1 (7). С. 252—262.
37. *Колосов В.А., Бородулина Н.А.* «Бремя геополитики» во взаимовосприятии России и стран Прибалтики // Международные процессы. 2007. Т. 5, №13. С. 101—107.
38. *Митрофанова И.В., Котова Л.А.* Возможности и риски приграничного взаимодействия субъектов Южного макрорегиона России и регионов Юго-Востока Украины в условиях неопределенности // Крымский научный вестник. 2015. №4—1. С. 34—56.
39. *Дворников Ю.В.* Этно-конфессиональный фактор центральноазиатской идентичности // Вестник географического факультета : сб. науч. тр. / Российский государственный педагогический университет им. А.И. Герцена. СПб., 2001. С. 57—59.
40. *Дружинин А.Г.* Современная Евразия: эволюция неоконцепта в меняющихся геополитических и геоэкономических реалиях // Научная мысль Кавказа. 2017. №2 (90). С. 5—12.
41. *Корытный Л.М.* О восточном векторе российской геополитики // Известия Иркутского государственного университета. Сер.: Политология. Религиоведение. 2015. Т. 13. С. 61—65.

42. *Мироненко Н.С.* Геополитическая концепция евразийства // Вестник Московского университета. Сер. 5: География. 1997. №6. С. 53—65.
43. *Бабурин В.Л.* Эволюция российских пространств: от большого взрыва до наших дней. инновационно-синергетический подход. М., 2017.
44. *Гладкий Ю.Н.* Россия в лабиринтах географической судьбы. СПб., 2006.
45. *Колосов В.А., Туровский Р.Ф.* Геополитическое положение России на пороге XXI века: реалии и перспективы // Полис. Политические исследования. 2000. №3. С. 40—60.
46. *Мироненко Н.С., Фомичёв П.Ю.* Геополитическое положение современной России // Вестник Московского университета. Сер. 5: География. 1996. №4. С. 3—10.
47. *Трейвиш А.И.* Геополитика от Гостомысла до наших дней // Знание — сила. 1995. №5. С. 5—16.
48. *Шупер В.А.* Геополитическое положение России и задачи модернизации // Проблемный анализ и государственно-управленческое проектирование. 2010. Т. 3, №3. С. 21—27.
49. *Андреев А.Б.* Геополитический аспект развития трансграничного региона России и Китая (на примере Байкальского региона и автономного района Внутренняя Монголия) // Вестник Забайкальского государственного университета. 2012. №3. С. 3—12.
50. *Артеменко С.В., Федорова И.Л.* Европейская региональная политика как элемент развития трансграничных территорий // Проблемы безопасности российского общества. 2014. №1. С. 82—94.
51. *Боричевская Е.Е.* Место Европейского союза в геополитической системе мира // Региональная интеграция и Европа / под ред. Л.И. Глухарева. М., 2001. С. 79—91.
52. *Дружинин А.Г.* Актуальные тренды взаимодействия России и Турции в геэкономической сфере: южнороссийская проекция // Ученые записки Крымского федерального университета им. В.И. Вернадского. География. Геология. 2015. Т. 1 (67), №1. С. 3—14.
53. *Гуменюк И.С., Зверев Ю.М.* Транспортный комплекс Калининградской области. Калининград, 2008.
54. *Федоров Г.М., Зверев Ю.М.* Калининградские альтернативы. Социально-экономическое развитие Калининградской области в новых геополитических условиях. Калининград, 1995.
55. *Манаков А.Г.* Динамика трансграничных контактов населения западных районов псковской области в 2003—2013 гг. // Псковский регионологический журнал. 2014. №17. С. 98—107.
56. *Дружинин А.Г.* Глобальное позиционирование Юга России: факторы, особенности, стратегии. Ростов н/Д, 2009.
57. *Котова Л.А.* О стратегии геополитического и геэкономического межрегионального взаимодействия в регионе «Донбасс» // Региональная экономика. Юг России. 2015. №2. С. 50—59.
58. *Колосов В.А., Себенцов А.Б.* Северный Кавказ в российском геополитическом дискурсе // Полис. Политические исследования. 2014. №2. С. 146—163.
59. *Бакланов П.Я., Романов М.Т.* Экономико-географическое и геополитическое положение Тихоокеанской России. Владивосток, 2009.
60. *Писаренко С.В.* Трансформация политико-географического положения Азиатской части России // Историческая география России: ретроспектива и современность комплексных региональных исследований : матер. V междунар. конф. по исторической географии. 2015. С. 72—76.
61. *Колосов В.А.* Критическая геополитика: основы концепции и опыт ее применения в России // Политическая наука. 2011. №4. С. 31—52.
62. *Колосов В.А., Зотова М.В.* Геополитическое видение мира российскими гражданами: почему Россия не Европа? // Полис. Политические исследования. 2012. №5. С. 170—186.
63. *Поздняков Э.А.* О сути концепции внешней политики России // Международная жизнь. 1993. №1.
64. *Гаджиев К.С.* Геополитика. М., 1997.
65. *Дугин А.* Сакральный круг России // Наука и религия. 1997. Т. 5.

### Об авторах

Татьяна Ивановна Потоцкая, доктор географических наук, доцент, профессор кафедры географии, Смоленский государственный университет, Россия.  
E-mail: ptismolensk@yandex.ru

Анна Вячеславовна Сильничая, аспирантка, Институт природопользования, территориального развития и градостроительства, Балтийский федеральный университет им. И. Канта, Россия.  
E-mail: agapanovich@kantiana.ru  
ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-1645-2004>



### MODERN GEOPOLITICAL RESEARCH IN RUSSIA

T. I. Pototskaya<sup>1</sup>

A. V. Silnichaya<sup>2</sup>

<sup>1</sup> Smolensk State University,  
4 Przhhevsky St., Smolensk, 214000, Russia  
<sup>2</sup> Immanuel Kant Baltic Federal University  
14 A. Nevski St., Kaliningrad, Russia, 236016

Submitted on June 23, 2018  
doi: 10.5922/2079-8555-2019-2-7

*In this article, we present the results of our study into the contribution of geography to modern geopolitics in Russia. We stress the interdisciplinary nature of geopolitical studies and identify ensuing problems. Using content analysis of the eLIBRARY bibliography database and Elsevier's abstract and citation database Scopus, we conclude that geography has considerably affected the development of modern geopolitics in Russia. The contribution of geographers is rather modest considering the number of PhD theses and research publications. However, it becomes more visible when textbooks only are taken into account. Geographical studies are an indispensable part of geopolitical research, which we identified using the object-subject criteria reflecting the effect that properties of territories have on the policies of states located within them. This relates to marine geopolitics, ethnic geopolitics, geo-economics, eopolitics, political geoconflict studies, and mediageopolitics. We consider geopolitics and ethnic geopolitics to be priority areas of geographical and geopolitical studies. Geography plays a major role in the comprehensive geopolitical studies into territories of different size. Geopolitics of post-Soviet space, geopolitics of Russia, domestic geopolitics, and critical geopolitics examine the combined effect of the properties of territories on the policies of states implemented in them. We stress that most geographical and geopolitical works focus on analysing the geopolitical location of territories, the geopolitical interests of states, and the identification of mechanisms behind the geopolitical vision of the population.*

*Keywords:* geography, geopolitics, content-analysis, geopolitical location of territory, geopolitical interests of states, eLIBRARY, Scopus, academic database, scientometrics

### References

1. Pototskaya, T.I. 2018, *Geopolitika Rossii na postsovetkom prostranstve* [Russia's geopolitics in the post-Soviet space], Saratov, 168 p. (in Russ.).

2. Bazhanov, E. P. etc. 2015, *Geopolitika* [Geopolitics], Tutorial in 8 books, Moscow (in Russ.).
3. Kolosov, V. A., Mironenko, N. S. 2001, *Geopolitika i politicheskaya geografiya* [Geopolitics and political geography], Moscow, 479 p. (in Russ.).
4. Dergachev, V. A. 2012, *Geopolitika* [Geopolitics], Moscow, 527 p. (in Russ.).
5. Gladkii, Yu. N., Pisarenko, S. V. 2013, "Geopolitical construction" and geopolitical potential "- the basic concepts of geopolitics, *Izvestiya Rossiiskogo gosudarstvennogo pedagogicheskogo universiteta im. A.I. Gertsena* [Proceedings of the Russian State Pedagogical University. A. I. Herzen], no. 154, p. 129—137 (in Russ.).
6. Baklanov, P. Ya. 2003, On the categories of modern geopolitics, *Izvestiya Rossiiskoi akademii nauk. Seriya geograficheskaya* [Proceedings of the Russian Academy of Sciences. Geographical series], no. 2, p. 7—16 (in Russ.).
7. Bezrukov, L. A. 2017, Geographical interpretation of geopolitics, *Geografiya i prirodnye resursy* [Geography and natural resources], no. 3, p. 201—202 (in Russ.).
8. Elatskov, A. B. 2017, *Obshchaya geopolitika: voprosy teorii i metodologii v geograficheskoi inter-pretatsii* [General Geopolitics: Theory and Methodology in Geographic Interpretation], Moscow, 249 p. (in Russ.).
9. Elsukov, M. Yu. 2003, Global and regional aspects of modern geopolitical research, *Regionalnye issledovaniya* [Regional Studies], no. 2, p. 31—35 (in Russ.).
10. Zhitin, D. V. 1994, Russia's geopolitics: 400 years ago and today, *Izvestiya Russkogo geograficheskogo obshchestva* [News of the Russian Geographical Society], Vol. 126, no. 6, p. 31—38 (in Russ.).
11. Elatskov, A. B. 2003, Geopolitics and geopolitical thought. II. Geopolitical thought as an object of study, *Vestnik Sankt-Peterburgskogo universiteta. Seriya 7. Geologiya. Geografiya* [Bulletin of St. Petersburg University. Series 7. Geology. Geography], no. 3, p. 74—82 (in Russ.).
12. Zubkova, T. A., Karpachevsky, L. O. 2012, Soil cover and geopolitics, *Geopolitika: teoriya, istoriya, praktika* [Geopolitics: Theory, History, Practice], no. 1, p. 101—105 (in Russ.).
13. Borisenkov, E. P. 2003, Greenhouse effect. Problems, myths and reality, *Astrakhan-skii vestnik ekologicheskogo obrazovaniya* [Astrakhan Bulletin of Environmental Education], no. 1, p. 5—12 (in Russ.).
14. Alkhimenko, A. P. (eds.). 2005, *Morekhozyaistvennyi kompleks Rossii* [Russian marine industry], St. Petersburg, 273 p. (in Russ.).
15. Brylev, V. A. 1998, Volga-Caspian region of Russia. Geographical aspects of modern geopolitics. In: Zagorulko, M. M. (ed.) *Geoekonomicheskie i etnokul'turnye osobennosti khozyaistvennogo razvitiya Prikaspiya i Priazov'ya v XVIII—XX vekakh* [Geo-economic and ethnocultural features of the economic development of the Caspian and Azov regions in the XVIII—XX centuries], Collection of scientific articles, Volgograd, p. 8—17 (in Russ.).
16. Tertri, D. 2017, Russian question in the post-Soviet period, *Vestnik Sankt-Peterburgskogo universiteta. Istoriya* [Bulletin of St. Petersburg University. Story], Vol. 62, no. 1, p. 43—56 (in Russ.).
17. Gevondyan, A. S. 2007, The role of the Islamic factor in the South-Russian geopolitics, *Geograficheskie issledovaniya Krasnodarskogo kraja* [Geographical research of the Krasnodar Territory], Krasnodar, p. 215—219 (in Russ.).
18. Isamutdinov, D. I. 1995, National-territorial and political-economic aspects of the development of the North Caucasian autonomies. In: *Sotsialno- i politiko-geograficheskie problemy novoi Rossii* [Socio-and political-geographical problems of new Russia], Abstracts of the conference of young scientists, St. Petersburg (in Russ.).
19. Dolzhikova, A. V., Massarova, A. R., Kholina, V. N. 2016, Socio-economic development of the region as a factor in the success of the policy of "soft power" (on the example of the promotion of the Russian language and education in Latin America), *Vestnik Rossiiskogo universiteta druzhby narodov. Seriya: Ekonomika* [Bulletin of Peoples' Friendship University of Russia. Series: Economy], no. 2, p. 35—49 (in Russ.).
20. Gladkii, Yu. N. 2001, Geopolitics and geo-economics of the Russian Federation: contradictory unity. In: *Vestnik geograficheskogo fakulteta* [Bulletin of the Faculty of Geography], Collection of scientific papers, St. Petersburg, Russian State Pedagogical University. A. I. Herzen, p. 4—10 (in Russ.).

21. Anokhin, A. A., Lachininsky, S. S. 2013, Development of geo-economic ideas in the economic-geographical school of St. Petersburg (Leningrad) University, *Yuzhno-Rossiiskii forum: ekonomika, sotsiologiya, politologiya, sotsial'no-ekonomicheskaya geografiya* [South Russian Forum: Economics, Sociology, Political Science, Socio-Economic Geography], no. 2 (7), p. 21—30 (in Russ.).
22. Bezrukov, L. A. 2012, Geo-economic bases of geopolitics (on the example of the concept of continental oceanic dichotomy), *Izvestiya Irkutskogo gosudarstvennogo universiteta. Seriya: Politologiya. Religiovedenie* [News of the Irkutsk State University. Series: Political Science. Religious studies], no. 1, p. 145—151 (in Russ.).
23. Zhulinsky, M. G. 2006, Geopolitics of Russia in the Caspian Region. In: *Nauchnye trudy MSh U. Seriya: Estestvennye nauki* [Scientific works of MSh U. Series: Natural Sciences], Digest of articles, Moscow, p. 441—444 (in Russ.).
24. Kramarenko, A. V. 2010, Geo-economical conflicts in the fuel and energy sector of the Caspian region, *Vestnik Moskovskogo universiteta. Seriya 5: Geografiya* [Bulletin of Moscow University. Series 5: Geography], no. 1, p. 64—71 (in Russ.).
25. Baburin, V. L. 2011, Geopolitical context of the construction of the gas pipeline Russia — China, *Vestnik altaiskoi nauki* [Bulletin of Altai science], no. 1, p. 103—109 (in Russ.).
26. Grudtsyn, N. A. 2016, Geopolitical factor in the development of transport systems, *Vestnik Sankt-Peterburgskogo universiteta. Nauki o Zemle* [Bulletin of St. Petersburg University. Earth Sciences], no. 4, p. 134—143 (in Russ.).
27. Pototskaya, T. I. 2018, The geopolitical aspect of modern transport and position of Russia, *Izvestiya Rossiiskoi Akademii Nauk. Seriya geograficheskaya* [News of the Russian Academy of Sciences. Geographical series], no. 3, p. 5—17 (in Russ.).
28. Radnaev, B. L. 2010, Transport factor in the development of border areas (on the example of the Baikal region). In: *Prigranichnye i transgranichnye territorii Aziatskoi Rossii i sopredel'nykh stran. Ser. «Integratsionnye proekty SO RAN»* [Border and cross-border territories of Asian Russia and neighboring countries. Ser. «Integration projects of the SB RAS»], Novosibirsk, Siberian Branch of the Russian Academy of Sciences, p. 329—332 (in Russ.).
29. Druzhinin, A. G., Gontar, N. V. 2016, Tourist and recreation complex of the Southern Federal District: factors, problems and development priorities in the modern geopolitical context, *Nauchnaya mysl Kavkaza* [The scientific thought of the Caucasus], no. 1 (85), p. 50—56 (in Russ.).
30. Shvets, A. B. 2017, Influence of the geopolitical factor on tourist and recreational activities in the Crimea, *Uchenye zapiski Krymskogo federal'nogo universiteta imeni V.I Vernadskogo. Geografiya. Geologiya* [Scientific notes of the Crimean Federal University named after V. Vernadsky. Geography. Geology], Vol. 3 (69), no. 1, p. 134—141 (in Russ.).
31. Markelov, D. A., Kochurov, B. I. etc. 2017, Geoecological standard of the territory and the strategy of «Kite geopolitics», *Problemy regional'noi ekologii* [Problems of regional ecology], no. 2, p. 32—44 (in Russ.).
32. Zayats, D. V. 2004, Geographical Types of Separatism. In: *Problemy geokonfliktologii* [Geoconflictology problems], Moscow, p. 36—58 (in Russ.).
33. Krotov, A. V. 2016, On the genesis and development of national separatism, *Dnevnik AShPI* [ASHPI Diary], no. 32, p. 46—52 (in Russ.).
34. Erkov, A. Yu. 2001, Ethnoreligious relations within the Semitic-Hamitic language family: geographical aspect, *Vestnik geograficheskogo fakul'teta RGPU im. A.I. Gertsena* [Bulletin of the Faculty of Geography RGPU them. A. I. Herzen], no. 1, p. 59—61 (in Russ.).
35. Mironenko, N. S. (ed.) 2004, *Problemy geokonfliktologii* [Geoconflictology problems]. Vol. 1, 2, Moscow, 316 p. (in Russ.).
36. Egoshin, V. N. 2017, The civil war in Libya and Syria as an object of geopolitical informational opposition of Russian and American, *Sotsial'no-ekonomicheskaya geografiya. Vestnik Assotsiatsii rossiiskikh geo-grafov-obshchestvovedov* [Socio-economic geography. Bulletin of the Association of Russian geo-graphs of social scientists], no. 1 (7), p. 252—262 (in Russ.).
37. Kolosov, V. A., Borodulina, N. A. 2007, «The burden of geopolitics» in the mutual perception of Russia and the Baltic countries, *Mezhdunarodnye protsessy* [International processes], Vol. 5, no. 13, p. 101—107 (in Russ.).

38. Mitrofanova, I. V., Kotova, L. A. 2015, Opportunities and risks of cross-border interaction of the subjects of the Southern Macro-region of Russia and the regions of the south-east of Ukraine in conditions of uncertainty, *Krymskii nauchnyi vestnik* [Crimean Scientific Herald], no. 4—1, p. 34—56.
39. Dvornikov, Yu. V. 2001, Ethno-confessional factor of Central Asian identity, *Vestnik geograficheskogo fakulteta* [Bulletin of the Faculty of Geography], Collection of scientific papers, St. Petersburg, Russian State Pedagogical University. A. I. Herzen, p. 57—59 (in Russ.).
40. Druzhinin, A. G. 2017, Modern Eurasia: the evolution of neoconcept in the changing geopolitical and geo-economic realities, *Nauchnaya mysl Kavkaza* [The scientific thought of the Caucasus], no. 2 (90), p. 5—12 (in Russ.).
41. Korytny, L. M. 2015, On the eastern vector of Russian geopolitics, *Izvestiya Irkutskogo gosudarstvennogo universiteta. Seriya: Politologiya. Religiovedenie* [News of the Irkutsk State University. Series: Political Science. Religious studies], Vol. 13, p. 61—65 (in Russ.).
42. Mironenko, N. S. 1997, Geopolitical concept of Eurasianism, *Vestnik Moskovskogo universiteta. Seriya 5: Geografiya* [Bulletin of Moscow University. Series 5: Geography], no. 6, p. 53—65 (in Russ.).
43. Baburin, V. L. 2017, *Evolutsiya rossiiskikh prostranstv: ot bol'shogo vzryva do nashikh dnei: in-novatsionno-sinergeticheskii podkhod* [The evolution of Russian spaces: from the big bang to the present day: an innovative synergetic approach], Moscow, 272 p. (in Russ.).
44. Gladkii, Yu. N. 2006, *Rossiya v labirintakh geograficheskoi sud'by* [Russia in the maze of geographic fate], St. Petersburg, 844 p. (in Russ.).
45. Kolosov, V. A., Turovsky, R. F. 2000, The geopolitical position of Russia on the threshold of the XXI century: realities and prospects, *Polis. Politicheskie issledovaniya* [Policy. Political studies], no. 3, p. 40—60 (in Russ.).
46. Mironenko, N. S., Fomichev, P. Yu. 1996, The geopolitical position of modern Russia, *Vestnik Moskovskogo universiteta. Seriya 5: Geografiya* [Bulletin of Moscow University. Series 5: Geography], no. 4, p. 3—10 (in Russ.).
47. Treyvish, A. I. 1995, Geopolitics from Gostomysl to our days, *Znanie — sila* [Knowledge is power], no. 5, p. 5—16 (in Russ.).
48. Shuper, V. A. 2010, Russia's geopolitical position and modernization objectives, *Problemy analiz i gosudarstvenno-upravlencheskoe proektirovanie* [Problem analysis and state management design], Vol. 3 no. 3, p. 21—27 (in Russ.).
49. Andreev, A. B. 2012, The geopolitical aspect of the development of the cross-border region of Russia and China (on the example of the Baikal region and the autonomous region of the Inner Mont-Goliiya), *Vestnik Zabaikal'skogo gosudarstvennogo universiteta* [Bulletin of Transbaikalian State University], no. 3, p. 3—12 (in Russ.).
50. Artemenko, S. V., Fedorova, I. L. 2014, European regional policy as an element of cross-border development, *Problemy bezopasnosti rossiiskogo obshchestva* [Security problems of Russian society], no. 1, p. 82—94 (in Russ.).
51. Borichevskaya, E. E. 2001, The place of the European Union in the geopolitical system of the world. In: Glukharev, L. I. *Regional'naya integratsiya i Evropa* [Regional Integration and Europe], Moscow, p. 79—91 (in Russ.).
52. Druzhinin, A. G. 2015, Actual trends of cooperation between Russia and Turkey in the geo-economic sphere: the South-Russian projection, *Uchenye zapiski Krymskogo federal'nogo universiteta imeni V. I. Vernad'skogo. Geografiya. Geologiya* [Scientific notes of the Crimean Federal University named after V. Vernadsky. Geography. Geology], Vol. 1 (67), no. 1, p. 3—14 (in Russ.).
53. Gumenyuk, I. S., Zverev, Yu. M. 2008, *Transportnyi kompleks Kaliningradskoi oblasti* [Transport complex of the Kaliningrad region], Kaliningrad, 103 p. (in Russ.).
54. Fedorov, G. M., Zverev, Yu. M. 1995, *Kaliningradskie al'ternativy. Sotsial'no-ekonomicheskoe razvitie Kali-ningradskoi oblasti v novykh geopoliticheskikh usloviyakh* [Kaliningrad alternatives. Socio-economic development of the Kaliningrad region in the new geopolitical conditions], Kaliningrad, 158 p. (in Russ.).
55. Manakov, A. G. 2014, Dynamics of cross-border contacts of the population of the western regions of the Pskov region in 2003—2013, *Pskovskii regionologicheskii zhurnal* [Pskov Regional Journal], no. 17, p. 98—107 (in Russ.).



56. Druzhinin, A.G. 2009, *Global'noe pozitsionirovanie Yuga Rossii: faktory, osobennosti, strategii* [Global positioning of the South of Russia: factors, features, strategies], Rostov-on-Don, 288 p. (in Russ.).
57. Kotova, L.A. 2015, On the strategy of geopolitical and geo-economic interregional interaction in the Donbass region, *Regional'naya ekonomika. Yug Rossii* [Regional economy. South of Russia], no. 2, p. 50—59 (in Russ.).
58. Kolosov, V.A., Sebentsov, A.B. 2014, North Caucasus in the Russian geopolitical discourse, *Polis. Politicheskie issledovaniya* [Policy. Political studies], no. 2, p. 146—163 (in Russ.).
59. Baklanov, P. Ya., Romanov, M. T. 2009, *Ekonomiko-geograficheskoe i geopoliticheskoe polozhenie Tikhookeanskoj Rossii* [Economic-geographical and geopolitical position of Pacific Russia], Vladivostok, 167 p. (in Russ.).
60. Pisarenko, S.V. 2015, Transformation of the political and geographical position of the Asian part of Russia, *Istoricheskaya geografiya Rossii: retrospektiva i sovremennost' kompleksnykh regional'nykh issledovanii* [Historical Geography of Russia: A Retrospective and Modernity of Complex Regional Studies], Proceedings of the V International Conference on Historical Geography, p. 72—76 (in Russ.).
61. Kolosov, V.A. 2011, Critical geopolitics: basics of the concept and experience of its application in Russia, *Politicheskaya nauka* [Political science], no. 4, p. 31—52 (in Russ.).
62. Kolosov, V.A., Zotova, M.V. 2012, A geopolitical vision of the world by Russian citizens: why is Russia not Europe? *Polis. Politicheskie issledovaniya* [Policy. Political studies], no. 5, p. 170—186 (in Russ.).
63. Pozdnyakov, E.A. 1993, On the essence of the concept of Russian foreign policy, *Mezhdunarodnaya zhizn* [International life], no. 1, p. 18 (in Russ.).
64. Gadzhiev, K.S. 1997, *Geopolitika* [Geopolitics], Moscow (in Russ.).
65. Dugin, A. 1997, Sacral circle of Russia, *Nauka i religiya* [Science and religion], Vol. 5, p. 36 (in Russ.).

#### The authors

*Prof. Tatyana I. Pototskaya*, Smolensk State University, Russia.  
E-mail: ptismolesk@yandex.ru

*Anna V. Silnichaya*, PhD student, Immanuel Kant Baltic Federal University, Russia.  
E-mail: agapanovich@kantiana.ru  
ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-1645-2004>

#### To cite this article:

Pototskaya, T.I., Silnichaya, A.V. 2019, Modern geopolitical research in Russia, *Balt. reg.*, Vol. 11, no. 2, p. 112—135. doi: 10.5922/2079-8555-2019-2-7.

**РАЗВИТИЕ  
ПОЛИТИЧЕСКОЙ  
ГЕОГРАФИИ  
И ГЕОПОЛИТИКИ  
В БАЛТИЙСКОМ РЕГИОНЕ  
КАК НАУЧНО-  
ОБРАЗОВАТЕЛЬНЫХ  
НАПРАВЛЕНИЙ:  
ИСТОРИЧЕСКИЙ ВКЛАД  
САНКТ-ПЕТЕРБУРГСКОГО  
УНИВЕРСИТЕТА**

*Н. В. Каледин<sup>1</sup>  
А. И. Чистобаев<sup>1</sup>  
В. Н. Каледин<sup>1</sup>  
А. Б. Елацков<sup>1</sup>*



*Анализируются такие слабоизученные и проблемные вопросы как генезис, периодизация и особенности развития политической географии и геополитики как научно-образовательных направлений в странах Балтийского региона и вклад в них Санкт-Петербургского университета. Показаны их приоритет во введении в мировую науку и образование терминов и направлений «политическая география» и «геополитика», первых концепций политической географии и геополитики, наиболее важные достижения старейших национальных и университетских научно-образовательных школ — российской и германской. С опорой на исторический, структурно-генетический и деятельностно-геопространственный подходы выделены и рассмотрены на примере научно-образовательной школы Санкт-Петербургского университета основные исторические научно-образовательные парадигмы в развитии политико-географического знания: государствоописательная, антропогеографическая, государственно-геополитическая, деятельностно-общественная, различающиеся методологической основой и тематическими приоритетами. Показано российское происхождение термина и науки «политическая география», связанное с деятельностью немецких ученых на российской академической службе. Рассмотрены вклад в развитие Санкт-Петербургской научно-образовательной школы политической географии и геополитики немецких и российских ученых, раскрыты ее современные особенности.*

**Ключевые слова:** Балтийский регион, научно-образовательная школа, политическая география, геополитика, научно-образовательная парадигма, образовательная программа

## **Введение**

Последние годы (2015—2019) дают повод напомнить о юбилейных и исторически значимых рубежах для развития таких взаимосвязанных научных и образовательных направлений, как *политическая география* и *геополитика*. Это поможет разобраться в проблеме генезиса и периодизации развития столь актуальных сегодня направлений, о вкладе в их развитие стран Балтийского региона и Санкт-Петербургского университета.

Для политической географии период примечателен тем, что 280 лет назад в 1738 году в труде немецкого профессора

---

<sup>1</sup> Санкт-Петербургский государственный университет, 199034, Россия, Санкт-Петербург, Университетская наб., 7/9.

Поступила в редакцию 20.11.2018 г.

doi: 10.5922/2079-8555-2019-2-8

### **Для цитирования:**

*Каледин Н. В., Чистобаев А. И., Каледин В. Н., Елацков А. Б.* Развитие политической географии и геополитики в Балтийском регионе как научно-образовательных направлений: исторический вклад Санкт-Петербургского университета // Балтийский регион. 2019. Т. 11, №2. С. 136—152. doi: 10.5922/2079-8555-2019-2-8.

© Каледин Н. В., Чистобаев А. И.,  
Каледин В. Н., Елацков А. Б., 2019



Санкт-Петербургской императорской академии наук и Академического университета Г.В. Крафта, изданном на немецком языке (год спустя — на русском), впервые появился термин *politische geographie*, обозначивший в структуре географии новую науку [1, с. 464]. В 1745 году его коллега по Академии профессор Х.-Н. Винцгейм выпустил первую в мире книгу-учебник по политической географии [2]. Почти 265 лет назад (в 1754 году) в Гамбурге профессор Гёттингенского университета А. Бюшинг начал издавать многотомный труд по политической географии мира, снискавший ему славу основоположника и классика политической географии [3; 4, с. 24]. И. Кант в Кёнигсбергском университете 250 лет назад начал преподавание политической географии «по Бюшингу» [4, с. 25; 5]. Профессор Санкт-Петербургского университета Е.Ф. Зябловский 200 лет назад дал наиболее полное представление об основных «материях» этой науки [4, с. 26; 6, с. 182], а тридцать лет спустя, в 1848 году, его университетский коллега профессор К.И. Арсеньев издал уникальный труд по политической географии России [7].

Принципиальное значение как для дальнейшего развития мировой политической географии, так и для становления геополитики также имели следующие научные события.

В 1897 году, 120 лет назад, увидела свет книга профессора Лейпцигского университета Ф. Ратцеля «Политическая география», опубликованная на русском языке в 1898 году [8] и обозначившая начало нового, научного этапа развития этой науки, который, по признанию ее автора, пришел на смену доминировавшей «ненаучной» политической географии А. Бюшинга. Почти столетие назад, в 1916 году, была издана на шведском языке книга сторонника идей Ф. Ратцеля профессора Уппсальского и Гётеборгского университетов Р. Челлена, впоследствии признанного «отцом» геополитики. Уже в 1917 году книга была переведена на немецкий язык и получила широкую известность [9]. Но сам термин «геополитика» был предложен им еще в 1899 году, то есть в 2019 году этой инновации исполняется 120 лет [10].

Не менее важен и сравнительно недавний столетний юбилей фундаментального труда (1915) основоположника отечественной научной политической географии петроградского профессора В.П. Семенова-Тян-Шанского [11].

Уместно напомнить и о 90-летнем юбилее выхода в свет в 1927—1928 годах ряда фундаментальных произведений немецких политико-географов, в том числе книги-катехизиса немецкой геополитики, подготовленной ее классиками во главе с профессором Мюнхенского университета К. Хаусхофером [12; 13, с. 303].

Нетрудно заметить, что эти исторические вехи непосредственно связаны со странами и университетами Балтийского региона, ставшими первыми генераторами политико-географического и геополитического направлений науки, их *alma mater* и «месторазвитием» (используя термин ученых-евразийцев). Здесь появились термины «политическая география» (Россия, Санкт-Петербург, Академия наук, Академический университет) и «геополитика» (Швеция, Уппсальский университет), сложились и получили международную известность первые ключевые понятия и концепции политической географии и геополитики, а также их старейшие национальные политико-географические научно-образовательные школы — российская и германская, взаимодействовавшие между собой.

Причины такой исторически «первопроходческой» роли региона в генезисе и развитии двух научных направлений разнообразны. Среди них не только результаты Великих географических открытий, стимулировавшие передовой уровень развития университетской, в том числе географической, науки (осо-

бенно антропогеографии) и обществознания. Более важными представляются усиление борьбы между ведущими державами за раздел и передел мира, соперничество в регионе ведущих европейских держав — Германии и России, динамизм территориально-политических процессов как между ними, так и в каждой из них, особенно в последней трети XIX — начале XX века. Следует назвать и сокрушительные последствия для этих государств Первой мировой войны и революций, связанное с ними формирование биполярной структуры Европы и мира, впервые проявившейся так же в Балтийском регионе.

В процессе генезиса и развития политической географии и геополитики ключевую роль играли университетские научно-образовательные школы. В частности, школа Санкт-Петербургского университета является старейшей в России и в Балтийском регионе, она прошла сходные с другими университетскими школами этапы, но имеет свои особенности. Исторические судьбы национальных и университетских школ различны, но неоспорим их выдающийся первопроходческий вклад в мировую политическую географию и геополитику.

Методологической основой анализа генезиса и эволюции этих направлений, формирующих политико-географическую научную картину мира, выступают представления об исторических типах политико-географического знания — научных, точнее *научно-образовательных, парадигмах*: государствоописательной, антропогеографической, государственно-геополитической, деятельностно-общественной [4, с. 22—23]. Каждая из них, как будет показано ниже, отличалась от других научной формой, методологической основой, характером предметной области, ее тематическими приоритетами, соотношением эмпирического и теоретического знания, практической значимостью.

### Государствоописательная парадигма

С данной парадигмой связаны возникновение и становление политической географии, предметом которой стало комплексное описание стран, а главным методологическим принципом отбора и систематизации эмпирического материала — «государственно-географический» подход, в силу «политической» (в традиционной терминологии со времен Аристотеля), то есть «государственной», привязанности такой информации. Государствоописательная парадигма олицетворяла общественно-географическое направление в географии до конца XIX века. При этом государствоописание исходило из принципов географического детерминизма и развивалось в конкуренции со статистикой (камеральной, политической).

Зарождение политической географии в столице Российской империи — Санкт-Петербурге — в 1730—1740-е годы было вполне закономерным событием. Его главными причинами были политические и организационно-научные предпосылки, напрямую связанные с деятельностью императора Петра I по реформированию России, ее европеизации, в том числе в сфере науки и образования. В 1724 году его указом были созданы Императорская академия наук и Академический университет, с которого началась история старейшего в России Санкт-Петербургского университета. Развивать и преподавать науки в них были приглашены ученые из Нидерландов, Англии, Франции, германских государств.

Исторический приоритет России (в лице немецких ученых на российской академической службе) в генезисе политической географии мы обосновали ранее [4, с. 23—28], опровергнув ранее господствовавшие (и еще встречающи-

еся) представления об «основателях» политической географии (А. Бюшинг, И. Кант, В.Н. Татищев, А. Тюрго, Ф. Ратцель). Здесь же отметим, что в 1738-м и 1739 году Академией было издано первоначально на немецком, а затем на русском языке «Краткое руководство к математической и натуральной географии» профессора *Г.В. Крафта*, написанное им в качестве учебника для студентов [1, с. 464; 14]. Именно в этой книге впервые был применен термин «политическая география» как раздел географической науки [14, с. 2]. В 1745 году в Академии был издан труд профессора *Х.-Н. Винцгейма* «Краткая политическая география», в котором рассматривается разделение государств-«земель» по типам правления и даются характеристики крупнейших из них [2].

Немецкий же богослов, географ и статистик профессор *А. Бюшинг*, политическая география которого, по мнению Ф. Ратцеля, «господствовала над всеми политическими географиями» до конца XIX века [15, с. 47], термин «политическая география» употребляет не ранее середины 1750-х годов [4, с. 23—28; 16, с. 24—25]. А издание прославившего его 11-томного политико-географического труда, на многие десятилетия ставшего основой написания справочной и учебной литературы в мире, в том числе и в России, началось в 1754 году — через 9 лет после публикации книги Х.-Н. Винцгейма [6, с. 24—25]. При этом известно, что А. Бюшинг в 1748 году впервые прибыл в Санкт-Петербург в Императорскую академию для создания немецкоязычной версии истории России и взаимодействовал с названными немецкими коллегами-«инноваторами» политической географии [17].

Расцвет государствоописательной парадигмы политической географии пришелся на первую половину XIX века, происходил в конкуренции с политической статистикой и был связан с деятельностью профессоров К.Ф. Германа, Е.Ф. Зябловского и К.И. Арсеньева на кафедре географии и статистики, созданной в 1819 году на историческом факультете Санкт-Петербургского университета [18, с. 35]. *Е.Ф. Зябловский* выделил четыре основные «материи» политической географии: 1) внутреннее деление частей света на государства с понятиями о государстве и его делах; 2) «образ правления», его различия, административно-территориальное деление; 3) общее «обозрение жителей Земного шара по их числу, языку, характеру, вероисповеданию и просвещению»; 4) «способы народного пропитания», к которым отнесены все известные виды хозяйственной деятельности человека [6, с. 182].

«Статистические очерки России» К.И. Арсеньева можно назвать еще одной вершиной рассматриваемой парадигмы отечественной политической географии, но уже применительно к одной стране. В них Россия характеризуется по принятым тогда статистическим канонам, но по выделенным им 10 агро-климатическим и хозяйственным общностям губерний — «пространствам», за что К.И. Арсеньева справедливо относят к классикам экономической географии. Однако не менее важно и интересно, особенно с точки зрения дальнейшего развития политической географии, обобщение им знаний о территориально-политической структуре Российского государства [7, с. 1—160]. Оно включает: 1) комплексную оценку, сложившихся границ и положения России в мире в сравнении с Британской империей; 2) историю пространственного расширения России с приложением подробного справочно-статистического материала; 3) формирование административно-территориального деления России с детальным справочно-статистическим материалом. К.И. Арсеньев формулирует, по сути, геополитическое представление о радиальной структуре могущества Российской империи с позиции «центр — колонизируемая периферия», рассматривая колониальные владения как вспомогательные силы-радиусы «великого круга» — «главной и великой силы, заключающейся в собственно русских землях» [7, с. 25—26].

## Антропогеографическая парадигма

Причины последующего кризиса и постепенного забвения политической географии (при сохранении надолго в государствоописательном значении в учебной литературе) кроются не только в конкуренции со статистикой, но и в дифференциации географии, утверждении ее новой структуры, связанной с трудами немецких географов XIX века антропогеографической школы (К. Риттера — Ф. Ратцеля). Антропогеография и в особенности специальная география (география отдельных стран, страноведение) связывали общественные явления на земной поверхности в первую очередь с природными факторами. В новой структуре географии предмет «старой» политической географии оказался «разобраным» тремя новыми страноведческими направлениями: народоведением, государствоведением и экономической географией [19, с. 49—50].

В Европе переход к антропогеографической парадигме политической географии завершается работами Ф. Ратцеля конца XIX — начала XX века. Ученый отмечал, имея в виду свой труд «Политическая география» (1897), что им была предпринята первая попытка сделать научной прежнюю политическую географию «по Бюшингу», которая уже считалась ненаучной и мертвой [15, с. 47], но в новой версии стала способной объяснять развитие и взаимодействие государств с географическими позициями.

В России переход к новой парадигме завершается накануне Первой мировой войны трудом *В. П. Семенова-Тян-Шанского* «О могущественном территориальном владении применительно к России» [11]. Констатируя в 1915 году отсутствие научной политической географии в России, ученый тем не менее делает исключение для «блестящих трактатов» конца XIX — начала XX века трех профессоров, тесно связанных с Санкт-Петербургским университетом: *В. И. Ламанского* (о триединой историко-культурной и территориально-политической структуре Евразии и специфике в ней российско-евразийского «Среднего мира»), *А. И. Воейкова* (об антропо-политико-географическом районировании наиболее освоенной части Земного шара) и *П. П. Семенова-Тян-Шанского* (о закономерности и особенностях колониционных движений в мире и России) [4, с. 29].

К этим исследованиям следует добавить труды еще двух известных универсантов рассматриваемого этапа. Во-первых, антропо-геополитическую цивилизационную (в современной терминологии) по своей сути концепцию локальных «культурно-исторических типов» *Н. Я. Данилевского*, представленную в книге «Россия и Европа» (1869) [20]. Во-вторых, главный труд *Л. И. Мечникова*, созданный им в эмиграции, «Цивилизация и великие исторические реки», где представлена фактически геополитическая концепция связи развития цивилизации с крупнейшими речными и морскими бассейнами [21]. Текущий 2019 год — юбилейный для этих выдающихся произведений.

Интеграция представленных идей в сочетании с критическим восприятием взглядов зарубежных антропогеографов позволили *В. П. Семенову-Тян-Шанскому* создать и представить в 1915 году в книге «О могущественном территориальном владении применительно к России: Очерк по политической географии» логически завершенную концепцию науки с ярко выраженным историко-геополитическим и российско-центричным «креном». Она была необходима для «ясности понимания своих задач» Россией и другими государствами [11, с. 33].

В.П. Семенов-Тянь-Шанский рассматривал политическую географию как «итоговое», синтетическое и многоуровневое знание, географию «территориальных и духовных господств человеческих сообществ», как «страноведение территориального господства» [22, с. 40, 117], а географо-детерминистские принципы ратцелевской политической географии были дополнены фактором экономической деятельности человека (развитием производительных сил) как важным опосредующим звеном в процессе формирования территориального господства. Ученый выделил исторические формы «могущественно-территориального владения» («средиземноморская», «клочкообразная», «чрезматериковая») как результата действия природных, исторических, экономических и культурных факторов территории. Анализ «чрезматериковой» формы территориально-политического могущества России, ее преимуществ, недостатков и перспектив опирался на конструктивные представления об исторических и перспективных «культурно-экономических колонизационных базах» как «генераторах и гарантах территориально-политического могущества» [11, с. 18].

Эти принципы вошли также в итоговый труд ученого, профессора кафедры страноведения географического факультета Ленинградского государственного университета «Район и страна» [22], в новых условиях постепенно отошедшего от политико-географической тематики. В СССР концепция В.П. Семенова-Тянь-Шанского оказалась не востребована, хотя развитие территориального могущества страны происходило в соответствии с главными принципами данной концепции.

В качестве одного из вариантов антропогеографической парадигмы можно рассматривать *евразийство* — историко-философскую и политико-географическую концепции об особом «месторазвитии» и исторической миссии России, «российского мира», отличающихся своеобразным (евразийским) историко-культурным единством, обусловленным географической и этнографической целостностью территории. Концепция разрабатывалась в 1920—1930-е годы российскими учеными-эмигрантами в Европе (при духовном лидерстве географа и историка П.Н. Савицкого), в том числе университетскими, в частности профессором Петроградского университета, историком-религиоведом Л.П. Карсавиным [23].

Более поздней (1960—1980-е) и исторически последней российской страницей антропогеографической парадигмы политической географии, методологически близкой евразийству, стала этногенетическая и этно-геополитическая концепция профессора Ленинградского государственного университета Л.Н. Гумилёва — выдающегося русского этнолога, историка и географа, разделявшего взгляды евразийцев. Его представления о генезисе и стадиях развития этносов позволили под новым, этноцентричным, углом зрения рассматривать непрерывно меняющиеся территориально-политические и культурно-исторические сообщества людей [24].

### Государственно-геополитическая парадигма

Радикальные территориально-политические изменения по итогам Первой мировой войны и социалистической революции в России вызвали трансформацию антропогеографической парадигмы политической географии Ф. Ратцеля — В.П. Семенова-Тянь-Шанского в более узкий вариант государственно-геополитической парадигмы. Ее становление происходило в разнообразных научных формах при сохранении общего «содержательного стержня», точно выраженного в одном из последних определений политической географии В.П. Се-

менова-Тян-Шанского как «рассмотрение пространственных взаимоотношений территориального могущества отдельных человеческих сообществ-государств» [22, с. 168]. Но рассмотрение этих взаимоотношений складывалось на разной методологической основе. Эту область политико-географического знания последователь Ф. Ратцеля шведский профессор Р. Челлен обозначил термином «геополитика». Она стала доминирующей и определяющей своеобразие новой парадигмы политической географии, постепенно выделившись в самостоятельное междисциплинарное научное направление, развивавшееся в Европе преимущественно на географо- и биологодетерминистской основах.

«Западная» ветвь государственно-геополитической парадигмы сложилась преимущественно на базе ратцельской политической географии и была представлена «классической» геополитикой, ориентированной на разнообразные выходы в политическую практику ведущих государств (Германия, Великобритания, США и др.). Данное направление — это «линия» последователей Ф. Ратцеля — Р. Челлена, германских геополитиков во главе с К. Хаусхофером, основоположника британской и в еще большей степени американской геополитики Х. Маккиндера.

В отличие от «западной» интерпретации развития территориально-политических систем в СССР сложилась иная, марксистско-ленинская, методологическая основа их изучения, с биполярным восприятием общественно-политических процессов, в том числе территориально-политических, сквозь классовую, антикапиталистическую идеологическую призму. Основные особенности нового государственно-геополитического, политико-географического знания, развивавшегося на этой основе в Ленинградском университете, могут быть представлены в следующем виде (подробнее см. в [4]).

Долгое официальное неприятие политической географии и геополитики как научных направлений и учебных дисциплин (информация о них в советских энциклопедиях и справочниках отсутствовала с начала 1930-х до 1960-х годов) сопровождалось «миграцией» политико-географической и геополитической проблематики в другие науки — военную географию, обществоведческие науки, востоковедение и особенно в экономическую географию зарубежных стран (но как «вспомогательного» знания) — и их «растворением». Тематика СССР ограничивалась административно-территориальным устройством страны и изменениями ее международного положения.

Монопольные позиции в научной и учебной литературе, публиковавшейся университетскими авторами, на несколько десятилетий заняли пять государственно-геополитических по своему содержанию тем: политическая карта мира, типология стран мира, география межимпериалистического соперничества, политизация экономико-географических характеристик стран мира и критика западной политической географии и геополитики. В Ленинградском госуниверситете все названные темы реализовались прежде всего на географическом и восточном факультетах и в Географо-экономическом научно-исследовательском институте.

Тема политической карты мира как научное и учебное направление начала разрабатываться первым заведующим кафедрой экономической географии профессором В. Э. Деном и научными сотрудниками Географо-экономического научно-исследовательского института ЛГУ (см., напр. [25; 26]). Она представлена и в неоднократно издававшихся с 1920-х годов справочниках по экономической географии капиталистических стран, авторами которых были профессора кафедры В. Э. Ден, Г. А. Мебус, М. Б. Вольф, В. С. Клупт [27]. Их геополитический контекст высоко оценивал классик немецкой геополитики К. Хаусхофер [12, S. 42].

К этой тематике относится и более позднее геополитическое понимание политической географии, исследование исторических форм территориально-политического и духовного могущества государств В.П. Семёнова-Тян-Шанского [22] и его же публикация 1940 года об изменениях границ и геополитического положения СССР в начале Второй мировой войны. В более полном, концептуальном виде тема политической карты мира разрабатывалась в 1950-е — начале 1970-х годов в учебно-методических публикациях профессора *Б.Н. Семевского* (исторические этапы развития политической карты, формирование мировой социалистической системы, распад колониальной системы) [28]. С его деятельностью связана активизация политико-географической и геополитической тематики на кафедре экономической географии в спецкурсах.

Типологию стран мира и тему межимпериалистического соперничества ученые разрабатывали с позиций биполярности и противоборства социалистической и капиталистической систем, ориентируясь на решения Коминтерна 1934 года. Страны группировались по принадлежности к системам, по степеням развитости капитализма, его общего кризиса и колониальной зависимости. Эти вопросы в резко антикапиталистическом ключе рассматривались в 1920—1930-е годы в трудах И.Б. Богданчикова, И.Г. Большакова, В.М. Вольпе, А.Г. Милейковского, а в 1950—1970-х годах в более мягкой форме в учебных изданиях Б.Н. Семевского [28].

Политизированные экономико-географические характеристики капиталистических стран включали обзоры их колоний, формирование территории и воздействие территориальных изменений на географию промышленности и сельского хозяйства, социальный (классовый) состав населения, вывоз и ввоз капиталов, национальные особенности политической системы и общего кризиса капитализма и др. [29].

Критика западной политической географии и геополитики была устойчивой темой в ЛГУ в 1920—1970-х годах. Однако изучение творчества западных геополитиков В.Э. Деном (после поездки в Германию в 1928 году) и его коллегами имело для них печальные последствия, выразившиеся в обвинениях в контрреволюционной деятельности в специальном докладе и других документах органов НКВД. Написанная В.Э. Деном статья, анализирующая и развивающая взгляды Р. Челлена на геополитику, была опубликована на страницах «Известий Русского географического общества» спустя 69 лет (подробнее см. [13; 30; 31]).

В более позднее время (1960—1970-е) критика западной политической географии и геополитики с марксистско-ленинских позиций была представлена в лекциях и трудах профессора Б.Н. Семевского [32; 33], позитивно рассматривавшего политическую географию в подсистеме наук, изучающих воздействие надстроечных явлений на общественное производство и процесс районирования. Однако геополитику в духе того времени он считал «реакционной наукой», хотя первым из географов составил комплексное представление о геополитических концепциях Запада. Б.Н. Семевский после длительного перерыва возродил в Ленинградском университете интерес к названным наукам, хотя и в специфической конкретно-исторической форме.

Геополитические воззрения складывались не только в рамках экономической географии. Всемирную известность и геополитическую интерпретацию получила концепция «длинных волн» («больших циклов») мировой экономической конъюнктуры Н.Д. Кондратьева, выпускника и докторанта Петроградского (Санкт-Петербургского) университета, опубликованная в 1925 году [34].

Однако эта концепция, указывающая на связи крупных военных и политических потрясений с восходящими фазами циклов, скорее, относится к следующей исторической парадигме.

### Деятельностно-общественная парадигма

Тенденция политизации экономической географии закономерно активизировалась после Второй мировой войны, распространения социалистической системы и распада колониальной системы, что привело к расширению предметной области политической географии и геополитики и к «вызреванию» новой парадигмы — деятельностно-общественной, реализуемой в ЛГУ-СПбГУ со второй половины 1970-х годов.

Содержание парадигмы включает изучение территориально-политических аспектов уже не только государственной, но и других видов деятельности общества (в первую очередь таких субъектов, как партии, этносы, религиозные конфессии и др.), а также иных сфер жизни общества (экономической, социальной, этнической, культурной и др.) и их интегральных результатов, в том числе политико-географических районов. Происходит переход от государственно-геополитической тематики к более широкому политико-географическому страноведению, ставшему в 1980-е годы ядром новой парадигмы и охватывающему широкий круг вопросов территориальной расстановки политических сил в странах, их регионах и отдельных центрах (электоральную географию), региональные социально- и культурно-политические различия, политико-географическое районирование, методику политико-географических характеристик стран и их регионов и др. [4, с. 48—49].

Ядром новой парадигмы, как и предыдущей, стал коллектив кафедры экономической географии Ленинградского — Санкт-Петербургского государственного университета прежде всего благодаря учебной, научной, научно-организаторской и политической деятельности профессора *С. Б. Лаврова*, более двадцати лет руководившего ею. Именно его усилиями и благодаря плодотворному сотрудничеству с московскими коллегами политическая география выходит из-под крыла экономической географии и становится в СССР самостоятельной общественно-географической наукой. Отметим лишь основные, знаковые события на этом плодотворном пути ученого: 1) ведение в середине 1980-х годов лекционного курса по политической географии для студентов-экономико-географов с целью выработки представления об этой науке как об актуальном и практически значимом направлении в системе общественно-географических наук, что стимулировало рост интереса студентов и аспирантов к политико-географической проблематике и рост научных публикаций; 2) плодотворная деятельность *С. Б. Лаврова* в диссертационном совете, в котором были защищены первые политико-географические кандидатские диссертации сотрудников и аспирантов кафедры экономической географии (*А. Л. Белова* по Канаде, *В. В. Лаврухина* по Франции, *В. А. Лачининского* и *К. Э. Аксенова* по США, *А. Н. Журавлева* по Псковской области — одна из первых работ по отечественной политико-географической проблематике, *М. Ю. Елсукова* по геополитике, *А. Б. Елацкова* по отечественной геополитической мысли [4, с. 44—55]; 3) организация в 1986 году первого Всесоюзного совещания по проблемам политической географии в Баку, по итогам которого был выпущен так же первый в СССР сборник научных трудов [35], в котором впервые были опубликованы доклады, позитивно трактующие геополитику; 4) организация издания под редакцией *С. Б. Лаврова* межвузовских сборников



научных трудов «Политическая география и современность», а также одной из первых отечественных монографий по истории и теории политической географии [4; 36; 37]; 5) организация С.Б. Лавровым под эгидой Русского географического общества международной научно-практической конференции «Геополитические и геоэкономические проблемы России» (1994) [38]; 6) политическая деятельность С.Б. Лаврова как народного депутата СССР в конце 1980-х — начале 1990-х годов, которая не только обозначила практическую востребованность политико-географических и геополитических знаний ученого (как эксперта в области этнополитических региональных конфликтов и электоральных процессов), но и способствовала утверждению прикладной функции политической географии; 7) возрождение С.Б. Лавровым общественного и научного интереса к концепции евразийства, осмысление ее новых возможностей как «неоевразийства» для понимания геополитической судьбы новой России; 8) изучение им политико-географических аспектов глобальных проблем человечества; 9) издание первого отечественного учебника по экономической, социальной и политической географии, включавшего обширный раздел «Геополитическая картина мира», где с новых концептуальных позиций были раскрыты темы геополитических воззрений человечества, политической карты мира, типологии стран мира [39].

Геополитическое направление под воздействием радикальных общественных и территориально-политических изменений в мире и СССР эволюционирует от идеологизированной критики западной геополитики к ее объективному научному восприятию, обращению к истории западной геополитики (К.Э. Аксенов, М.Ю. Елсуков) и отечественной геополитической мысли (А.Б. Елацков).

Кроме экономико-географического направления с 1990-х годов в СПбГУ дисциплины «политическая география» и «геополитика» реализуются в подготовке бакалавров и магистров в области истории, конфликтологии, политологии, международных отношений, регионоведения, журналистики, связей с общественностью. Видными исследователями политико-географической и геополитической проблематики становятся представители факультетов международных отношений и востоковедения профессора В.С. Ягья (политико-географическая проблематика развивающихся стран и Африки), Н.М. Межевич (политико-географические проблемы постсоветского пространства и Балтийского региона), Ю.В. Косов (проблематика Евразийского региона), Е.И. Зеленев (геополитическая проблематика арабо-исламского мира, стран Азии, история геополитики), А.А. Сотниченко (геополитика Османской империи и Турции) и др.

Расширение пределов предметной области науки стимулировало ее теоретизацию — теоретическое осмысление предмета и ключевых понятий с опорой на новые методологические принципы. Это выразилось в разработке на кафедре региональной политики и политической географии Н.В. Калединым с позиций деятельностно-геопространственного подхода теоретической концепции политической географии как науки о геополитических отношениях и геополитической самоорганизации общества [4]. С данной концепцией тесно связана его же концепция политической карты мира как глобальной геополитической системы со специфическими историческими ступенями такой самоорганизации (геополитические периоды и эпохи) [39]. А.Б. Елацковым со сходных методологических позиций разрабатываются вопросы теории и методологии геополитики в географической интерпретации, представленные в первой отечественной монографии по теории геополитики [40].

Проведенное исследование позволяет сделать выводы: 1) об историческом приоритете России в лице Санкт-Петербургского университета и стран Бал-

тийского региона в возникновении и становлении политической географии и геополитики; 2) о четырех крупных исторических научно-образовательных парадигмах в их развитии; 3) о сложившейся в Санкт-Петербургском университете старейшей в России научно-образовательной школе политической географии и геополитики В. П. Семенова-Тян-Шанского — В. Э. Дена — Б. Н. Семевского — С. Б. Лаврова (рис.).

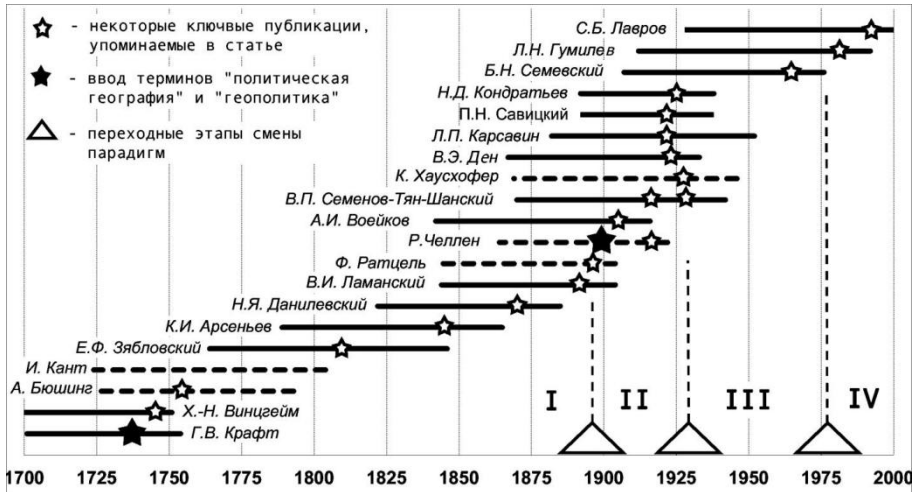


Рис. Представители Санкт-Петербургской университетской научно-образовательной школы политической географии и геополитики и ключевые представители университетских школ Балтийского региона:  
 I — государствоописательная; II — антропогеографическая;  
 III — государственно-геополитическая;  
 IV — деятельностно-общественная господствующие парадигмы

Сохранение и дальнейшее развитие традиций этой школы связано с созданием в 2002 году в СПбГУ учениками и последователями С. Б. Лаврова новой кафедры — региональной политики и политической географии, ставшей первой в стране, специализирующейся на политико-географической и геополитической тематиках в учебной и исследовательской деятельности. Учебный план бакалаврского профиля «Политическая география и геополитика» включает широкий спектр политико-географических и геополитических дисциплин. Преподаватели кафедры ведут эти и близкие к ним дисциплины на ряде факультетов университета. Продолжением этой линии стало создание и реализация единственной в России магистерской образовательной программы «Политическая география и геополитика», позднее ставшей профилем программы «Общественная география».

Последними достижениями коллектива кафедры, подтверждающими жизнеспособность научно-образовательной школы политической географии и геополитики, стали монография А. Б. Елацкова «Общая геополитика: вопросы теории и методологии в географической интерпретации» [40]; созданные магистрантами кафедры под руководством профессора К. Э. Аксенова учебно-научные электронные атласы «Политические ландшафты Ленинградской области», «Геополитический атлас исламского мира», «Конфликтогенность постсоветского пространства», «Конфликтогенность городского пространства Санкт-Пе-

тербурга» и др. (часть атласов размещена на сайте Ассоциации российских географов-обществоведов <http://argorussia.ru>); всероссийский учебник для бакалавриата и магистратуры «География мира. Т. 1. Политическая география и геополитика», подготовленный учениками и последователями С.Б. Лаврова [41].

Сферу научных политико-географических интересов кафедры составляют исследования в таких ставших для школы традиционными научных областях, как история и теория науки (в том числе разработка деятельностно-геопространственной концепции политической географии и геополитики); политическая карта мира, типология стран мира, политико-географическое страноведение (Европа, постсоветское пространство, в том числе Украина, страны Закавказья, Центральной Азии, непризнанные государства); лимология, электоральная география; политическая регионалистика, в том числе трансформация территориально-политических систем постсоветского пространства; история, теория и идеология геополитики; проблемы федерализма, сепаратизма, сепаратизма. В исследованиях активное участие принимают магистранты и аспиранты.

Практическая востребованность знаний сотрудников выражается в их привлечении в качестве экспертов к мониторингу электоральных и геополитических процессов на постсоветском пространстве, в частности в рамках сотрудничества кафедры с Межпарламентской ассамблеей государств-членов СНГ и с Центром социально-экономических и геополитических исследований, созданным выпускниками кафедры. Политико-географическая и геополитическая тематики постоянно представлены в курсовых и выпускных квалификационных работах студентов, диссертационных исследованиях аспирантов и докторантов. Исследования сотрудников осуществляются как на индивидуальном уровне, так и коллективно в рамках тематического плана университета, грантов РГНФ и РФФИ, госконтрактов с Администрацией президента РФ.

Растущая востребованность политико-географических и геополитических знаний в современном глобализирующемся мире объективно формирует социальный заказ на фундаментальные и прикладные исследования и на образовательную деятельность, которые стимулируют дальнейшее развитие Санкт-Петербургской университетской научно-образовательной школы политической географии и геополитики.

### Список литературы

1. Пекарский П.П. История Императорской Академии наук в Петербурге. СПб., 1870. Т. 1.
2. Винсгейм Х.Н. Краткая политическая география к изъяснению изданного на русском языке небольшого атласа, сочиненная для употребления гимназии при Императорской Академии наук. СПб., 1745.
3. *Erdbeschreibung* oder Universal Geographie. Hamburg, 1754. Bd. 1.
4. Каледин Н.В. Политическая география: истоки, проблемы, принципы научной концепции. СПб., 1996.
5. Кант И. Соч. 1747—1777 : в 2 т. М., 1940.
6. Зябловский Е. Курс всеобщей географии по нынешнему политическому разделению. СПб., 1818. Ч. 1.
7. Арсеньев К.И. Статистические очерки России. СПб., 1848.
8. Ratzel F. Politische Geographie. R. Oldenbourg. München ; Leipzig, 1897 (русскоязычный перевод: Синицкий Л.Д. Политическая география (по Ратцелю) // Землеведение. 1898. № 1—2 ; 1899. № 3).
9. Kjellen R. Der Staat als Lebensform. Hirzel ; Leipzig, 1917.
10. Kjellén R. Studier öfver Sveriges politiska gränser // Ymer (Zeitschrift der Schwedischen Gesellschaft für Anthropologie und Geographie). 1899. S. 283—331.

11. Семенов-Тянь-Шанский В. П. О могущественном территориальном владении применительно к России: Очерк по политической географии. Пг., 1915.
12. Haushofer K., Obst E., Lautensach H., Maull O. Bausteine zur Geopolitik. Berlin, 1928.
13. Рябцев В. Н. Геополитическая мысль в России за последние сто лет : 1914—2014 гг. Ростов н/Д, 2015. Вып. 2.
14. Крафт Г. В. Краткое руководство к математической и натуральной географии. С употреблением земного глобуса и ландкарт. Сочинено в пользу российского юношества и переведено с немецкого языка. СПб., 1739.
15. Ратцель Ф. Земля и жизнь. Сравнительное земледование : в 2 т. СПб., 1903. Т. 1.
16. Весин Л. Исторический обзор учебников Общей и Русской географии (1710—1876). СПб., 1877.
17. Каледин Н. В. Политическая география: смена научных парадигм. I // Вестник СПбГУ. Сер. 7. 1995. Вып. 1, № 7. С. 74—82.
18. Танаевский В. А. Обзор развития экономико-географической мысли. Вятка, 1927.
19. Петри Э. Ю. Методы и принципы географии. СПб., 1892.
20. Данилевский Н. Я. Россия и Европа. Взгляд на культурные и политические отношения Славянского мира к Германно-Романскому. 2-е изд. СПб., 1871.
21. Metchnikoff L. La Civilisation et les grands fleuves historiques / avec une préface de M. Élisée Reclus. P., 1889.
22. Семёнов-Тянь-Шанский В. П. Район и страна. М. ; Л., 1928.
23. Россия между Европой и Азией: евразийский соблазн / под ред. Л. И. Новикова, И. Н. Сиземской. М., 1993.
24. Гумилев Л. Н. Этногенез и биосфера Земли. Л., 1990.
25. Ден В. Э. Новая Европа. Пг., 1922.
26. Большаков И. Г. Политико-экономическая карта мира. Л., 1934.
27. Вольф М. Б., Мебус Г. А. Статистический справочник по экономической географии СССР и других государств. М. ; Л., 1924—1926, 1928.
28. Семевский Б. Н. Курс экономической и политической географии зарубежных стран. Историко-географическое введение : лекции. Л., 1957.
29. Каледин Н. В. Политическая география: смена научных парадигм. II // Вестник СПбГУ. Сер. 7. 1995. Вып. 3, № 21. С. 102—107.
30. Чистобаев А. И. Географы-экономисты: судьбы и наследие ученых. Тюмень, 2003.
31. Чистобаев А. И. В. Э. Ден — лидер научной школы // Известия РГО. 2002. Вып. 2. С. 47—55.
32. Семевский Б. Н. Вопросы теории экономической географии. Л., 1964.
33. Семевский Б. Н. Теоретическая экономгеография. Л., 1981.
34. Кондратьев Н. Д. Большие циклы конъюнктуры // Вопросы конъюнктуры. 1925. Т. 1, вып. 1. С. 28—79.
35. Политическая география: проблемы и тенденции : матер. Всесоюз. совещ. / под ред. В. А. Колосова, А. И. Ибрагимова. Баку, 1987.
36. Политическая география и современность: тенденции становления научного направления / под ред. С. Б. Лаврова. Л., 1989.
37. Политическая география и современность: региональные и прикладные аспекты / под ред. С. Б. Лаврова. СПб., 1991.
38. Геополитические и геоэкономические проблемы России / под ред. С. Б. Лаврова. СПб., 1995.
39. Экономическая, социальная и политическая география мира. Регионы и страны / под ред. С. Б. Лаврова, Н. В. Каледина. М., 2002.
40. Елацков А. Б. Общая геополитика: вопросы теории и методологии в географической интерпретации. М., 2017.
41. География мира : в 3 т. / под ред. Н. В. Каледина, Н. М. Михеевой. М., 2017. Т. 1 : Политическая география и геополитика.

### Об авторах

*Николай Владимирович Каледин*, кандидат географических наук, доцент, заведующий кафедрой региональной политики и политической географии, Санкт-Петербургский государственный университет, Россия.

E-mail: n.kaledin@spbu.ru

*Анатолий Иванович Чистобаев*, доктор географических наук, профессор кафедры региональной политики и политической географии, Санкт-Петербургский государственный университет, Россия.

E-mail: chistobaev40@mail.ru

*Владимир Николаевич Каледин*, кандидат географических наук, старший преподаватель кафедры страноведения и международного туризма, Санкт-Петербургский государственный университет, Россия.

E-mail: geoinfo@ya.ru

*Алексей Борисович Елацков*, кандидат географических наук, доцент кафедры региональной политики и политической географии, Санкт-Петербургский государственный университет, Россия.

E-mail: elatskov@mail.ru



### THE DEVELOPMENT OF POLITICAL GEOGRAPHY AND GEOPOLITICS AS AN ACADEMIC AND RESEARCH DISCIPLINE IN THE BALTIC REGION: THE HISTORICAL CONTRIBUTION OF SAINT PETERSBURG UNIVERSITY

N. V. Kaledin<sup>1</sup>

A. I. Chistobayev<sup>1</sup>

V. N. Kaledin<sup>1</sup>

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

<sup>1</sup> Saint-Petersburg State University

7—9, Universitetskaya emb., St. Petersburg, 199034, Russia

Submitted on November 20, 2018

doi: 10.5922/2079-8555-2019-2-8

*In this article, we address the little-researched and complicated problems of the genesis, periodisation, and development of political geography and geopolitics as academic and research disciplines across the Baltic region in general and the contribution of Saint Petersburg University in particular. The terms 'political geography,' 'geopolitics' and the corresponding academic disciplines, as well as the first concepts of political geography and geopolitics, emerged in the Baltic. The Russian and German schools of thought made a valuable contribution to these fields of research. Using the historical, structural-genetic, and activity-geospace approaches, we identify and analyse the major historical, research, and academic paradigms in the development of political geography. In doing so, we consider the case of Saint Petersburg University. These paradigms (state-descriptive, anthropogeographical,*

*state-geopolitical, and activity-societal) differ in their methodological frameworks and thematic priorities. We demonstrate that the term 'political geography' and the science it denotes are of Russian origin, having been developed by German scientists during their academic service for Russia. Further, we analyse the contribution of German and Russian researches to the development of the Saint Petersburg school of political geographic and geopolitical thought and describe its current state.*

*Keywords:* Baltic region, school of thought, political geography, geopolitics, academic and research paradigm, educational programme

#### References

1. Pekarskii, P.P. 1870, *Istoriya Imperatorskoi Akademii nauk v Peterburge* [History of the Imperial Academy of Sciences in St. Petersburg], Vol. 1, St. Petersburg, 837 p. (in Russ.).
2. Winsheim, H.N. 1745, *Kratkaya politicheskaya geografiya k iz"yasneniyu izdannogo na rossiiskom yazyke nebol'shogo atlasa, sochinennaya dlya upotrebleniya gimnazii pri Imperatorskoi Akademii nauk* [Brief political geography to the explanation of a small atlas published in Russian, composed for the use of a gymnasium at the Imperial Academy of Sciences], St. Petersburg, 365 p. (in Russ.).
3. *Erdbeschreibung oder Universal Geographie*, 1754, T. 1, Hamburg.
4. Kaledin, N.V. 1996, *Politicheskaya geografiya: istoki, problemy, printsipy nauchnoi kontseptsii* [Political geography: origins, problems, principles of the scientific concept], St. Petersburg, 163 p. (in Russ.).
5. Kant, I. 1940, *Writings*, Vol. II. Moscow, 528 p. (in Russ.).
6. Zyablovskii, E. 1818, *Kurs vseobshchei geografii po nyneshnemu politicheskomu razdeleniyu* [The course of universal geography on the current political division], Part 1, St. Petersburg, 255 p. (in Russ.).
7. Arsenyev, K.I. 1848, *Statisticheskie ocherki Rossii* [Statistical Essays of Russia], St. Petersburg, 513 p. (in Russ.).
8. Ratzel, F. 1897, *Politische Geographie*. R. Oldenbourg, München und Leipzig, 715 s.
9. Kjellen R. *Der Staat als Lebensform*. Hirzel, Leipzig. 1917, 235 s.
10. Kjellén, R. 1899, *Studier öfver Sveriges politiska gränser, Ymer*, Zeitschrift der Schwedischen Gesellschaft für Anthropologie und Geographie, p. 283—331.
11. Semenov-Tyan-Shansky, V.P. 1915, *O mogushchestvennom territorial'nom vladenii primenitel'no k Rossii: Ocherk po politicheskoi geografii* [On the powerful territorial possession in relation to Russia: Essay on political geography], Pg., 35 p. (in Russ.).
12. Haushofer, K., Obst, E., Lautensach, H., Maull, O. 1928, *Bausteine zur Geopolitik*, Berlin, 352 s.
13. Ryabtsev, V.N. 2015, *Geopoliticheskaya mysl' v Rossii za poslednie sto let: 1914—2014 gg.* [Geopolitical thought in Russia over the past hundred years: 1914—2014], no. 2, Rostov-on-Don, 344 p. (in Russ.).
14. Krafft, G.V. 1739, *Kratkoe rukovodstvo k matematicheskoi i natural'noi geografii. S upotrebleniem zemnogo globusa i landkart. Sochineno v pol'zu rossiiskogo yunoshestva* [Brief guide to mathematical and natural geography. With the use of the earth globe and landcards. Written in favor of the Russian youth], St. Petersburg, 238 p. (in Russ.).
15. Ratzel, F. 1903, *Zemlya i zhizn'. Sravnitel'noe zemlevedenie* [Earth and life. Comparative geography], Vol. 1, St. Petersburg, 340 p. (in Russ.).
16. Vesin, L. 1877, *Istoricheskii obzor uchebnikov Obshchei i Russkoi geografii (1710—1876)* [Historical review of textbooks of General and Russian geography (1710—1876)], St. Petersburg (in Russ.).
17. Kaledin, N.V. 1995, *Political geography: a change of scientific paradigms. I, Vestnik SPbGU. Seriya 7* [Bulletin of St. Petersburg State University. Series 7], no. 1 (№7), p. 74—82 (in Russ.).
18. Tanaevsky, V.A. 1927, *Obzor razvitiya ekonomiko-geograficheskoi mysli* [Review of the development of economic and geographical thought], Vyatka, 127 p. (in Russ.).
19. Petri, E. Yu. 1892, *Metody i printsipy geografii* [Methods and principles of geography], St. Petersburg (in Russ.).

20. Danilevsky, N. Y. 1871, *Rossiya i Evropa. Vzglyad na kul'turnye i politicheskie otnosheniya Slavyanskogo mira k Germano-Romanskomu* [Russia and Europe. A look at the cultural and political relations of the Slavic world to the German-Romanesque], 2 ed., St. Petersburg, 552 p. (in Russ.).
21. Metchnikoff, L. 1889, *La Civilisation et les grands fleuves historiques*. In: *Avecunep-réface de M. Élisée Reclus*, Paris, 369 p.
22. Semenov-Tyan-Shansky, V.P. 1928, *Raion i strana* [District and country], Moscow, Leningrad, 311 p.
23. Novikov, L.I., Sizemskaya, I.N. (eds.) 1993, *Rossiya mezhdru Evropoi i Aziei: evraziiskii soblazn* [Russia Between Europe and Asia: Eurasian Temptation], Moscow, 368 p. (in Russ.).
24. Gumilev, L.N. 1990, *Etnogenez i biosfera Zemli* [Ethnogenesis and the biosphere of the Earth], Leningrad, 526 p. (in Russ.).
25. Den, V.E. 1922, *Novaya Evropa* [New Europe], Pg., 152 p. (In Russ.).
26. Bolshakov, I.G. 1934, *Politiko-ekonomicheskaya karta mira* [Political and Economic Map of the World], Leningrad, 73 p. (in Russ.).
27. Wolf, M.B., Mebus, G.A. 1924—1926, 1928, *Statisticheskii spravochnik po ekonomicheskoi geografii SSSR I drugikh gosudarstv* [Statistical reference book on the economic geography of the USSR and other states], Moscow, Leningrad (in Russ.).
28. Semevsky, B.N. 1957, *Kurs ekonomicheskoi I politicheskoi geografii zarubezhnykh stran. Istoriko-geograficheskoe vvedenie: Lektsii* [The course of economic and political geography of foreign countries. Historical and geographical introduction: Lectures], Leningrad, 59 p. (in Russ.).
29. Kaledin, N.V. 1995, Political geography: a change of scientific paradigms. II, *Vestnik SpbGU. Seriya 7* [Bulletin of St. Petersburg State University. Series 7], no. 3, №21, p. 102—107 (in Russ.).
30. Chistobaev, A.I. 2003, *Geografy-ekonomisty: sud'by i nasledie uchenykh* [Geographers, economists: the fate and legacy of scientists], Tyumen, 76 p. (in Russ.).
31. Chistobaev, A.I. 2002, V.E. Den — the leader of the scientific school, *Izvestiya Russkogo geograficheskogo obshchestva* [News of the Russian Geographical Society], no. 2, p. 47—55 (in Russ.).
32. Semevsky, B.N. 1964, *Voprosy teorii ekonomicheskoi geografii* [Issues of the theory of economic geography], Leningrad, 87 p. (in Russ.).
33. Semevsky, B.N. 1981, *Teoreticheskaya ekonomogeografiya* [Theoretical economogeography], Leningrad, 172 p. (in Russ.).
34. Kondratyev, N.D. 1925, Large market cycles, *Voprosy konyunktury* [Conjuncture issues], Vol. 1, no. 1, p. 28—79 (in Russ.).
35. Kolosov, V.A., Ibragimov, A.I. (eds.) 1987, *Politicheskaya geografiya: problemy i tendentsii* [Political geography: problems and trends], Materials of the All-Union Conference, Baku, 126 p. (in Russ.).
36. Lavrov, S.B. (ed.) 1989, *Politicheskaya geografiya i sovremennost': tendentsii stanovleniya nauchnogo napravleniya* [Political Geography and Modernity: Trends in the Formation of a Scientific Field], Leningrad, 148 p. (in Russ.).
37. Lavrov, S.B. (ed.) 1991, *Politicheskaya geografiya i sovremennost': regional'nye i prikladnye aspekty* [Political Geography and Modernity: Regional and Applied Aspects], St. Petersburg, 196 p. (in Russ.).
38. Lavrov, S.B. (ed.) 1995, *Geopoliticheskie i geoekonomicheskie problemy Rossii* [Geopolitical and geo-economic problems of Russia], St. Petersburg, 230 p. (in Russ.).
39. Lavrov, S.B., Kaledin, N.V. (eds.) 2002, *Ekonomicheskaya, sotsial'naya i politicheskaya geografiya mira. Regiony i strany* [Economic, social and political geography of the world. Regions and countries], Moscow, 925 p.
40. Elatskov, A.B. 2017, *Obshchaya geopolitika: voprosy teorii i metodologii v geograficheskoi interpretatsii* [General geopolitics: theoretical and metodological issues in geographical interpretation], Moscow, 251 p. (in Russ.).
41. Kaledin, N.V., Mikheeva, N.M. (eds.) 2017, *Geografiya mira. V 3-kh tt. T. 1: Politicheskaya geografiya i geopolitika* [Geography of the world. In 3 vols. Volume 1: Political Geography and Geopolitics], Moscow, 295 p. (in Russ.).

## The authors

*Dr Nikolai V. Kaledin*, Associate Professor, Head of the Department of Regional Policy and Political Geography, Saint Petersburg State University, Russia.

E-mail: [n.kaledin@spbu.ru](mailto:n.kaledin@spbu.ru)

*Prof. Anatoly I. Chistobayev*, Department of Regional Policy and Political Geography, Saint Petersburg State University, Russia.

E-mail: [chistobaev40@mail.ru](mailto:chistobaev40@mail.ru)

*Dr Vladimir N. Kaledin*, Senior Lecturer, Department of Regional Studies and International Tourism, Saint Petersburg State University, Russia.

E-mail: [geoinfo@ya.ru](mailto:geoinfo@ya.ru)

*Dr Aleksey B. Elatskov*, Associate Professor, Department of Regional Policy and Political Geography, Saint Petersburg State University, Russia.

E-mail: [elatskov@mail.ru](mailto:elatskov@mail.ru)

**To cite this article:**

Kaledin, N. V., Chistobayev, A. I., Kaledin, V. N., Elatskov, A. B. 2019, The development of political geography and geopolitics as an academic and research discipline in the Baltic region: the historical contribution of Saint Petersburg University, *Balt. reg.*, Vol. 11, no. 2, p. 136—152. doi: 10.5922/2079-8555-2019-2-8.



## ТРЕБОВАНИЯ И УСЛОВИЯ ПУБЛИКАЦИИ СТАТЕЙ В ЖУРНАЛЕ «БАЛТИЙСКИЙ РЕГИОН»

### Правила публикации статей в журнале

1. Представляемая для публикации статья должна быть актуальной, обладать новизной, содержать постановку задач (проблем), описание основных результатов исследования, полученных автором, выводы, а также соответствовать правилам оформления.

2. Материал, предлагаемый для публикации, должен быть оригинальным, не публиковавшимся ранее в других печатных изданиях. При отправке рукописи в редакцию журнала автор автоматически принимает на себя обязательство не публиковать ее ни полностью, ни частично в каком-либо издании без согласия редакции.

4. Все присланные в редакцию работы проходят **внутреннее** и **внешнее рецензирование**, а также проверку системой «Антиплагиат», по результатам которых принимается решение о возможности включения статьи в журнал.

5. Плата за публикацию рукописей не взимается.

6. Статья направляется в редакцию журнала выпускающему редактору Татьяне Юрьевне Кузнецовой по e-mail: [tikuznetsova@kantiana.ru](mailto:tikuznetsova@kantiana.ru) или [tikuznetsova@gmail.com](mailto:tikuznetsova@gmail.com)

7. С января 2013 г. статьи на рассмотрение принимаются в режиме онлайн. Для этого авторам нужно зарегистрироваться на портале «Единой редакции научных журналов БФУ им. И. Канта» [http://journals.kantiana.ru/submit\\_an\\_article/](http://journals.kantiana.ru/submit_an_article/) и следовать подсказкам в разделе «Подать статью онлайн».

8. Решение о публикации (или отклонении) статьи принимается редакционной коллегией журнала после ее рецензирования и обсуждения.

### Комплектность и форма представления авторских материалов

1. Статья должна содержать следующие элементы:

1) индекс УДК — должен достаточно подробно отражать тематику статьи (основные правила индексирования по УДК см.: <http://www.naukapro.ru/metod.htm>);

2) название статьи на русском и английском языках (*до 12 слов*);

3) аннотацию на русском и английском языках, оформленную в соответствии с международными стандартами и включающую:

- вступительное слово о теме исследования;
- цель научного исследования;
- описание научной и практической значимости работы;
- описание методологии исследования;
- основные результаты, выводы исследовательской работы;
- ценность проведенного исследования (какой вклад данная работа внесла в соответствующую область знаний);
- практическое значение итогов работы.

В аннотации не должен повторяться текст самой статьи (нельзя брать предложения из статьи и переносить их в аннотацию), а также ее название. В ней не должно быть цифр, таблиц, внутритекстовых сносок и т. д.;

- 4) ключевые слова на русском и английском языках (*4—8 слов*);
- 5) список литературы;
- 6) пристатейные библиографические списки оформляются на русском языке (в соответствии с ГОСТ Р 7.0.5. — 2008) и *на латинице* (Harvard System of Referencing Guide);
- 7) сведения об авторах на русском и английском языках (Ф. И. О. полностью, ученые степени, звания, должность, место работы (организация, город, страна), почтовый адрес, e-mail);
- 8) сведения о языке текста, с которого переведен публикуемый материал.

### Общие правила оформления текста

Авторские материалы должны быть подготовлены *в электронной форме* в формате листа А4 (210 × 297 мм), таблицы и рисунки в формате (параметры страницы): поля верхнее, нижнее — 4,35 см, левое, правое — 4,5 см.

Все текстовые авторские материалы принимаются исключительно в формате *doc* и *docx* (Microsoft Office).

Подробная информация о правилах оформления текста, в том числе таблиц, рисунков, ссылок и списка литературы, размещена на сайте «Единая редакция научных журналов БФУ им. И. Канта» <http://journals.kantiana.ru/authors/imk/> (информационно-методический комплекс «Как написать научную статью»).

BALTIJSKIJ  
REGION  
2019  
Volume 11  
№ 2

Kaliningrad :  
I. Kant Baltic Federal  
University Press, 2019.  
156 p.

The journal  
was established in 2009

Frequency:  
quarterly  
in the Russian and English  
languages per year

*Founders*

Immanuel Kant Baltic  
Federal University

Saint Petersburg  
State University

*Editorial Office*

Address:  
2, Zoologicheskaya str.,  
Kaliningrad, Russia 236000

Executive secretary:  
Tatyana Kuznetsova,  
tikuznetsova@kantiana.ru  
Tel/Fax.: +7 4012 31-33-50  
www.journals.kantiana.ru

The opinions expressed  
in the articles are private  
opinions of the authors  
and do not necessarily  
reflect the views  
of the founders  
of the journal

© I. Kant Baltic Federal  
University, 2019

*Editorial council*

Prof. *Andrei P. Klemeshev*, rector of the Immanuel Kant Baltic Federal University, Russia ( Editor in Chief); Prof. *Gennady M. Fedorov*, director of the Institute of Environmental Management, Territorial Development and Urban Construction, Immanuel Kant Baltic Federal University, Russia (Deputy Chief Editor); Prof. Dr *Joachim von Braun*, director of the Center for Development Research (ZEF), Professor, University of Bonn, Germany; Prof. *Irina M. Bussygina*, Department of Comparative Politics, Moscow State Institute of International Relations (MGIMO University), Russia; Prof. *Aleksander G. Druzhinin*, director of the North Caucasian Research Institute of Economic and Social Problems, Southern Federal University, Russia; Prof. *Mikhail V. Ilyin*, Prof. of the Department of Comparative Politics, Moscow State Institute of International Relations (MGIMO University), Russia; Dr *Perti Joenniemi*, senior researcher, Karelian Institute, University of Eastern Finland, Finland; Dr *Nikolai V. Kaledin*, head of the Department of Regional Policy & Political Geography, Saint Petersburg State University, Russia (co-chair); Prof. *Konstantin K. Khudolei*, head of the Department of European Studies, Faculty of International Relations, Saint Petersburg State University, Russia; Dr *Kari Liuhto*, director of the Pan-European Institute, Turku, Finland; Prof. *Vladimir A. Kolesov*, head of the Laboratory for Geopolitical Studies, Institute of Geography, Russian Academy of Sciences; Prof. *Gennady V. Kreinin*, Immanuel Kant Baltic Federal University, Russia; Prof. *Vladimir A. Mau*, rector, Russian Presidential Academy of National Economy and Public Administration, Russia; Prof. *Andrei Yu. Melville*, dean of the Faculty of Social Sciences, National Research University — Higher School of Economics, Russia; Prof. *Nikolai M. Mezhevich*, Department of European Studies, Faculty of International Relations, Saint Petersburg State University, Russia; Prof. *Tadeusz Palmowski*, head of the Department of Regional Development, University of Gdansk, Poland; Prof. *Andrei E. Shastitko*, head of the Department of Competitive and Industrial Policy, Moscow State University, Russia; Prof. *Aleksander A. Sergunin*, Department of History and Theory of International Relations, Saint Petersburg State University, Russia; Prof. *Eduardas Spiriajevas*, head of the Centre of Transborder Studies, Klaipeda University (Lithuania); Prof. *Daniela Szymańska*, head of the Department of Urban Studies and Regional Development, Nicolaus Copernicus University in Torun, Poland; Dr *Viktor V. Voronov*, Leading Research Fellow, Institute of Social Studies, Daugavpils University, Latvia.

Mass Media Registration Certificate PI № FS77-61749,  
on 26 August, 2011

# CONTENTS



## ***Migration and Ethnic Issues***

- Zadorin M. Yu., Kotlova, E.S.* The ‘hybrid model’ of Norway’s ethnic policy in its northern counties: a key to stable interethnic relations ..... 4
- Voynikov V. V.* From the Mediterranean to the Baltic: the problem of implementing the principle of solidarity in the EU area of immigration and asylum ..... 17
- Abylkalikov S. I., Sazin V. S.* Migration in the Kaliningrad region reflected in the 1989—2015 censuses and microcensuses ..... 32

## ***Economics***

- Gumenyuk I. S., Voloshenko K. Yu., Novikova A. A.* Scenarios of increasing the economic efficiency of the Kaliningrad regional transport system ..... 51

## ***Tourism***

- Rakhmanov A. B.* Tourism and the structure of attractiveness of the Baltic region metropolises ..... 73
- Stepanova S. V.* Tourism development in border areas: a benefit or a burden? The case of Karelia ..... 94

## ***Geopolitical Research***

- Pototskaya T. I., Silnichaya A. V.* Modern geopolitical research in Russia ..... 112
- Kaledin N. V., Chistobayev A. I., Kaledin V. N., Elatskov A. B.* The development of political geography and geopolitics as an academic and research discipline in the Baltic region: the historical contribution of Saint Petersburg University ..... 136

*Научное издание*

**БАЛТИЙСКИЙ РЕГИОН**  
**2019**  
**Том 11**  
**№ 2**

Редактор *Е. Т. Иванова*  
Корректор *Е. А. Алексева*  
Компьютерная верстка *Г. И. Винокуровой*

Подписано в печать 10.06.2019 г.  
Формат 70×108 <sup>1</sup>/<sub>16</sub>. Усл. печ. л. 13,8  
Тираж 1000 экз. (1-й завод 100 экз.). Заказ 129

Издательство Балтийского федерального университета им. Иммануила Канта  
236022, г. Калининград, ул. Гайдара, 6

