

ISSN 2074-9848
e-ISSN 2310-0532



БАЛТИЙСКИЙ РЕГИОН

2016

Том 8

№ 3

Калининград
Издательство
Балтийского федерального университета имени Иммануила Канта
2016

БАЛТИЙСКИЙ
РЕГИОН
2016
Том 8
№ 3

Редакционный совет

А.П. Клемешев, д-р полит. наук, проф., ректор БФУ им. И. Канта — сопредседатель (Россия); *К.К. Худолей*, д-р ист. наук, проф., зав. кафедрой европейских исследований факультета международных отношений СПбГУ — сопредседатель (Россия); *В.Г. Барановский*, д-р ист. наук, акад. РАН, проф., член дирекции ИМЭМО РАН (Россия); *Й. фон Браун*, директор Центра изучения развития, проф. Боннского университета (Германия); *К. Люхто*, проф., директор Пан-Европейского института высшей школы экономики, г. Турку (Финляндия); *В.А. Мау*, д-р экон. наук, проф., ректор РАНХиГС (Россия); *А.Ю. Мельвиль*, д-р филос. наук, проф., декан факультета социальных наук НИУ — ВШЭ (Россия); *Р.М. Нуреев*, д-р экон. наук, проф., проф. департамента прикладной экономики НИУ — ВШЭ (Россия); *А.О. Чубарьян*, проф., акад. РАН, научный руководитель Института всеобщей истории РАН (Россия).

Калининград :
Изд-во БФУ
им. И. Канта, 2016.
165 с.

Журнал основан
в 2009 году

Периодичность:
4 номера в год
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.: +7 4012 59-55-43
Факс: +7 4012 46-63-13
www.journals.kantiana.ru

Точка зрения авторов
может не совпадать
с позицией
учредителей

Редакционная коллегия

Г.М. Федоров, д-р геогр. наук, проф., директор Института природопользования, территориального развития и градостроительства БФУ им. И. Канта — сопредседатель (Россия); *Н.В. Каледин*, канд. геогр. наук, доц., зав. каф. региональной политики и политической географии СПбГУ — сопредседатель (Россия); *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); *Т.Р. Гареев*, канд. экон. наук, доц., директор Центра социологических исследований «Социоцентр» (Россия); *А.Г. Дружинин*, д-р геогр. наук, директор Северо-Кавказского научно-исследовательского института экономических и социальных проблем ЮФУ (Россия); *Ю.М. Зверев*, канд. геогр. наук, зав. кафедрой географии, природопользования и пространственного развития БФУ им. И. Канта (Россия); *М.В. Ильин*, д-р полит. наук, проф. кафедры сравнительной политологии МГИМО (У) МИД РФ (Россия); *В.А. Колосов*, д-р геогр. наук, проф., зав. лабораторией геополитических исследований Института географии РАН (Россия); *Ю.В. Косов*, д-р филос. наук, проф., зам. директора, зав. кафедрой международных отношений Северо-западного института управления РАНХиГС (Россия); *Г.В. Крестинин*, д-р ист. наук, проф., проф. кафедры истории БФУ им. И. Канта (Россия); *Н.М. Межевич*, д-р экон. наук, проф. кафедры европейских исследований факультета международных отношений СПбГУ (Россия); *Т. Пальмовский*, д-р географии, проф., зав. кафедрой географии регионального развития Гданьского университета (Польша); *Э. Спиряевас*, д-р географии, проф., директор Центра трансграничных исследований, Клаипедский 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).

ISSN 2074-9848
e-ISSN 2310-0532



BALTIJSKIJ REGION

2016

Volume 8

№ 3

Immanuel Kant Baltic Federal University Press
2016

BALTIJSKIJ
REGION
2016
Volume 8
№ 3

Kaliningrad :
I. Kant Baltic Federal
University Press, 2016.
165 p.

The journal
was established in 2009

Frequency:
4 issues
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.: +7 4012 59-55-43
Fax: +7 4012 46-63-13
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, 2016

Editorial council

Prof. *Andrei Klemeshev*, rector of the Immanuel Kant Baltic Federal University, Russia (co-chair); Prof. *Konstantin Khudolei*, head of the Department of European Studies, Faculty of International Relations, Saint Petersburg State University, Russia (co-chair); Prof. *Vladimir Baranovsky*, member of the Directorate of the Institute of World Economy and International Relations (IMEMO), Russian Academy of Sciences, Russia; Prof. Dr *Joachim von Braun*, director of the Center for Development Research (ZEF), Professor, University of Bonn, Germany; Prof. *Aleksander Chubaryan*, Research Director of the Institute of World History, Russian Academy of Sciences, Russia; Dr *Kari Liuhto*, director of the Pan-European Institute, Turku, Finland; Prof. *Vladimir Mau*, rector of the Russian Presidential Academy of National Economy and Public Administration, Russia; Prof. *Andrei Melville*, dean of the Faculty of Social Sciences, National Research University — Higher School of Economics, Russia; Prof. *Rustem Nureev*, prof. of the Department of Applied Economics, National Research University — Higher School of Economics, Russia.

Editorial board

Prof. *Gennady Fedorov*, director of the Institute of Environmental Management, Territorial Development and Urban Construction, Immanuel Kant Baltic Federal University, Russia (co-chair); Dr *Nikolai Kaledin*, head of the Department of Regional Policy & Political Geography, Saint Petersburg State University, Russia (co-chair); Prof. *Irina Busygina*, Department of Comparative Politics, Moscow State Institute of International Relations (MGIMO University), Russia; Prof. *Aleksander Druzhinin*, director of the North Caucasian Research Institute of Economic and Social Problems, Southern Federal University, Russia; Dr *Timur Gareev*, director of the Centre of Sociological Research, Russia; Prof. *Mikhail Ilyin*, Prof. of the Department of Comparative Politics, Moscow State Institute of International Relations (MGIMO University), Russia; Prof. *Vladimir Kolosov*, head of the Laboratory for Geopolitical Studies, Institute of Geography, Russian Academy of Sciences; Prof. *Yuri Kosov*, head of the Department of International Relations, North-West Institute of Management Russian Presidential Academy of National Economy and Public Administration, Russia; Prof. *Gennady Kretinin*, Department of History, Immanuel Kant Baltic Federal University, Russia; Prof. *Nikolai 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 Shastitko*, head of the Department of Competitive and Industrial Policy, Moscow 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 Voronov*, Leading Research Fellow, Institute of Social Studies, Daugavpils University, Latvia; Dr *Yuri Zverev*, head of the Department of Geography, Environmental Management and Spatial Development, Immanuel Kant Baltic Federal University, Russia.

СОДЕРЖАНИЕ



<i>Клемешев А. П.</i> Актуальные направления комплексных исследований региона Балтийского моря (по материалам публикаций в журнале «Балтийский регион»)	7
Социально-экономическая география	
<i>Межевич Н. М., Кретинин Г. В., Федоров Г. М.</i> К вопросу об экономико-географической структуризации Балтийского региона.....	15
<i>Кузнецов А. В.</i> Особенности анализа географии зарубежных инвестиций транснациональных корпораций	30
<i>Браун Й. фон, Мирзабаев А.</i> Изменение землепользования и экономика деградации земельных ресурсов в Балтийском регионе (<i>пер. с англ. Е. В. Шевченко</i>).....	45
<i>Пальмовский Т., Тарковский М.</i> Развитие морского порта в Гдыне (<i>пер. с англ. Т. В. Фурменковой</i>).....	61
<i>Житин Д. В., Краснов А. И., Шендрик А. В.</i> Географические особенности миграционных связей Европы	75
<i>Федюнина А. А.</i> Эффекты регионального развития от торговой либерализации в теоретических и эмпирических исследованиях.....	93
Политика	
<i>Смирнов В. А.</i> Об основных прогнозах действий политических элит Прибалтики: сценарный подход.....	113
Туризм	
<i>Зайцева Н. А., Кропинова Е. Г.</i> Проблемы и перспективы развития трансграничного сотрудничества Российской Федерации со странами Европы в сфере туризма.....	133
<i>Степанова С. В.</i> Туристский вектор развития приграничных регионов Северо-Запада России.....	147

CONTENTS



<i>Klemeshev A.</i> Baltic Sea Region Studies: Current Trends (Based on Publications in the Baltic Region Journal).....	7
-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---

Human geography

<i>Mezhevich N., Kretinin G., Fedorov G.</i> Economic and Geographical Structure of the Baltic Sea region.....	15
<i>Kuznetsov A. V.</i> Framework for the Analysis of Geography of Transnational Corporations Investments Abroad.....	30
<i>Von Braun J., Mirzabaev A.</i> Land Use Change and Economics of Land Degradation in the Baltic Region.....	45
<i>Palmowski T., Tarkowski M.</i> Development of Sea Port in Gdynia	61
<i>Zhitin D. V., Krasnov A. I., Shendrik A. V.</i> Geography of European Migration	75
<i>Fedyunina A. A.</i> Trade Liberalisation and its Impact on Regional Development: Theoretical and Experimental Studies	93

Politics

<i>Smirnov V. A.</i> Forecasting Actions of Baltic elites: A Scenario Approach.....	113
-------------------------------------------------------------------------------------	-----

Tourism

<i>Zaitseva N. A., Kropinova E. G.</i> Problems and Prospects of Cross-Border Cooperation in Tourism between Russia and Europe.....	133
<i>Stepanova S.</i> The Role of Tourism in the Development of Russia's Northwestern Border Regions	147

А. П. Клемешев
сопредседатель редакционного совета
журнала «Балтийский регион»

АКТУАЛЬНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ КОМПЛЕКСНЫХ ИССЛЕДОВАНИЙ РЕГИОНА БАЛТИЙСКОГО МОРЯ

(по материалам публикаций в журнале «Балтийский регион»)

Балтийский регион является традиционным объектом исследований ученых Санкт-Петербурга и Калининграда — российских научных центров, расположенных на побережье Балтики. В 2009 г. Балтийский федеральный университет им. И. Канта совместно с Санкт-Петербургским государственным университетом учредили научный журнал «Балтийский регион». В его редакционный совет и редакционную коллегию вошли известные специалисты из России и других стран Балтийского региона — Германии, Латвии, Литвы, Польши, Финляндии.

Журнал постепенно стал площадкой для экспертного обсуждения проблем Балтийского региона, охватывая геополитические, социально-экономические, культурные и экологические процессы, происходящие в этом макрорегионе. Здесь публикуются результаты исследования российских и зарубежных ученых в сферах региональной экономики, социально-экономической географии, политической регионалистики, истории, геоэкологии. Помимо работ, посвященных непосредственно Балтийскому региону, в журнале можно найти и работы теоретического характера.

«Балтийский регион» издается на русском и английском языках. В 2010 г. он включен в перечень ведущих российских журналов, рекомендованных ВАК для публикации результатов диссертационных исследований. С начала 2015 г. «Балтийский регион» вошел в *Core collection* (платформа *Emerging sources citation index*) системы цитирования *Web of Science*.

К осени 2016 г. вышли в свет 29 номеров журнала, в котором опубликовано 327 статей (включая научные сообщения и рецензии, исключая редакционные статьи). Из них сотрудники БФУ им. И. Канта являются авторами 134 и соавторами 12 статей. Представители СПбГУ опубликовали 75 статей, еще в 7 они выступили соавторами; 41 статья опубликована московскими учеными, еще в 4 работах они были соавторами. Учеными из других российских городов подготовлено 13 публикаций, в 2 статьях они — соавторы. Зарубежные ученые из 11 стран стали авторами 47 статей, еще в 8 статьях они соавторствуют с российскими коллегами (табл. 1).

Таблица 1

**География авторов публикаций в журнале «Балтийский регион»
(29 номеров журнала)**

Из каких исследовательских центров авторы	Число статей	Дополнительные сведения
Калининград	134	—
Калининград и Санкт-Петербург	2	—
Калининград и Москва	3	—
Калининград, Москва и другие российские центры	1	Ростов-на-Дону — 1
Калининград и зарубежные центры	6	Германия — 3, Польша — 3,
Санкт-Петербург	75	—
Санкт-Петербург и Москва	1	—
Санкт-Петербург и другие российские центры	2	Нижний Новгород — 1, Омск — 1
Санкт-Петербург и зарубежные центры	2	Германия — 1, Нидерланды — 1
Москва	41	—
Другие российские центры	13	Псков — 3, Мурманск — 1, Петрозаводск — 2 + 1, Нижний Новгород — 2, Ростов-на-Дону — 2, Екатеринбург — 1, Оренбург — 1, Красноярск — 1
Зарубежные центры	46	Польша — 11, Литва — 9, Латвия — 9, Эстония — 2, Германия — 6, Швеция — 1, Дания — 1, Финляндия — 5, Бельгия — 1, Испания — 1
Зарубежные центры (три страны)	1	Германия, Латвия, Эстония

В каждом номере публикуется в среднем 10 научных статей. Их содержанием являются как теоретические, методические и прикладные проблемы формирования и развития Балтийского макрорегиона, так и теоретические работы по ряду актуальных направлений региональных исследований.

Основная научная направленность опубликованных статей (с указанием их авторов) следующая.

1. Работы теоретического характера, исследующие развитие стран и регионов, содержащие материалы по теории экономики, общественной географии, политологии (табл. 2). Особое внимание уделяется процессу международной регионализации, новым пространственным формам организации экономики и трансграничного сотрудничества, становлению новой системы международных отношений. Так, авторы журнала развивают одно из перспективных направлений регионально-экономических и экономико-географических исследований — изучение процесса кластерообразования, в том числе международного. Среди работ теоретического характера преобладают публикации ученых из Москвы, Санкт-Петербурга и Калининграда, однако представлены также Екате-



ринбург и Ростов-на-Дону, а из зарубежных научных центров — Варшава и Ольштын (Польша), Таллин (Эстония), Даугавпилс (Латвия) и Лёвен (Бельгия).

Таблица 2

Распределение теоретических статей по месту жительства авторов

Тематика	Количество авторов				
	Калининград	Санкт-Петербург	Москва	Другие российские города	Зарубежные города
Экономическая теория	3	1	3	Екатеринбург — 1	Даугавпилс — 2, Таллин — 1
Теория общественной географии	2	3		Ростов-на-Дону — 1	—
Теория и методика региональных исследований	11	9	4	—	—
Политическая теория	1		1	—	Ольштын — 1
Международные отношения	4	9	2	Нижний Новгород — 1	Варшава — 2, Лёвен (Бельгия) — 1

2. Статьи об экономике России и субъектов Северо-Западного федерального округа (СЗФО), особенно расположенных в Балтийском регионе (табл. 3).

Таблица 3

Распределение статей об экономике стран и территорий Балтийского региона по месту жительства авторов

Тематика	Количество авторов				
	Калининград	Санкт-Петербург	Москва	Другие российские города	Зарубежные города
Экономика России	3	—	1	Нижний Новгород — 1	Турку — 1
СЗФО РФ и субъекты СЗФО (кроме Калининградской области)	3	10	—	Псков — 1, Петрозаводск — 3, Красноярск — 2	—

Окончание табл. 3

Тематика	Количество авторов				
	Калининград	Санкт-Петербург	Москва	Другие российские города	Зарубежные города
Калининградская область	28	1	8	Нижний Новгород — 1, Омск — 2	Ольштын — 2, Вильнюс — 2
Страны Балтии	9	3	3	—	Рига — 2, Даугавпилс — 2, Вильнюс — 1, Клайпеда — 3, Ольштын — 1, Таллин — 1
Германия	4	—	—	—	Грейфсвальд — 1
Польша	3	—	—	—	Лодзь — 1, Гданьск — 2, Ольштын — 1
Швеция	2	—	—	—	—
Финляндия	—	3	—	—	—
Беларусь	—	—	—	—	Турку — 1

Работы пяти российских авторов и одного зарубежного (из Турку, Финляндия) посвящены актуальным проблемам российской экономики.

СЗФО в целом и его субъекты (кроме Калининградской области) рассматриваются также достаточно активно, преимущественно учеными Санкт-Петербурга. Несколько работ опубликовано авторами из Калининграда, Пскова, Петрозаводска и даже удаленного от Балтики Красноярска.

Проблемам развития Калининградской области посвящено наибольшее количество работ, что естественно, ведь журнал издается именно в Калининграде и, конечно же, сама область как российский эксклав с его специфическими природными и социально-экономическими условиями представляет для исследователей большой интерес. Так, насчитывается не менее полусотни разнообразных стратегий социально-экономического развития региона, подготовленных как российскими, так и зарубежными экспертами. По различным вопросам, касающимся Калининградской области, в журнале опубликованы работы 28 калининградских авторов, 8 московских и 1 Санкт-Петербургского, а также 4 авторов из других российских городов и 4 зарубежных ученых.

Наибольшее количество публикаций зарубежных авторов приходится на страны Балтии. Актуальные проблемы их развития особенно активно изучают сами прибалтийские ученые, а также калининградцы. Несколько статей принадлежит исследователям из Москвы и Санкт-Петербурга.



Имеются статьи, касающиеся Германии, Польши, Швеции, Финляндии, Литвы, Латвии и включаемой иногда в состав стран Балтийского региона Беларуси. Пока не было статей по Дании и Эстонии.

3. Отдельные важные аспекты развития Балтийского региона

В таблице 4 приводится распределение авторов статей, посвященных различным процессам, протекающим в Балтийском регионе. Особенности формирования транснационального региона большое внимание уделяют калининградцы, на эту тему опубликовано также по одной статье учеными Санкт-Петербурга, Даугавпилса и Бонна. Среди отраслевых направлений выделяются энергетическая безопасность, развитие системы образования, демографическая динамика, экологические проблемы и стратегии развития региона — этому посвящено наибольшее количество статей при достаточно широкой географии авторов.

Таблица 4

Распределение статей о Балтийском регионе по месту жительства авторов

Тематика	Количество авторов				
	Калининград	Санкт-Петербург	Москва	Другие российские города	Зарубежные города
Балтийский регион: изученность, история, экономика, пространственная организация	9	1	—	—	Бонн — 1, Даугавпилс — 1
Балтийский регион: энергетика и энергетическая безопасность	6	7	5	—	Вильнюс — 2, Каунас — 1, Арнем (Нидерланды) — 1
Балтийский регион: система образования	12	6	—	Мурманск — 2	Грейфсвальд — 1, Даугавпилс — 3
Балтийский регион: туризм	3	—	—	Петрозаводск — 1	—
Население: теория	1	—	1	—	—
Балтийский регион: население	4	7	6	Псков — 3	Даугавпилс — 1, Гданьск — 1, Висбаден (ФРГ) — 1
Европа: миграции	—	3	—	—	—
Латвия: миграции	—	—	—	—	Бамберг (ФРГ) — 1, Рига — 1, Тарту — 1
Калининградская область: миграции	3	—	—	—	—

Окончание табл. 4

Тематика	Количество авторов				
	Калининград	Санкт-Петербург	Москва	Другие российские города	Зарубежные города
Экология и охрана окружающей среды	4	12	7	—	Берлин — 1, Киль — 1
Балтийский регион: стратегии развития	4	5	3	—	Бонн — 1, Копенгаген — 1, Гдыня — 1

4. Отдельное внимание в журнале уделяется инновационным аспектам развития экономики.

Дело не только в понятной актуальности данной проблематики, а и в том, что в связи с задачами перехода российской экономики на инновационный путь развития в БФУ им. И. Канта выполнялось несколько научных проектов, посвященных оценке инновационного потенциала стран Балтийского региона. Результаты исследований публиковались в журнале «Балтийский регион», поэтому в ряде статей калининградских авторов анализировалась инновационная проблематика.

Теоретическим и методическим вопросам посвятили свои публикации девять калининградских авторов. Столько же ученых представили статьи об инновациях в Балтийском регионе. По этой тематике опубликовали работы два автора из Санкт-Петербурга и по одному из Москвы и Турку.

Инновации в Калининградской области исследовали семь калининградских авторов; потенциал международного инновационного сотрудничества на Балтике — восемь, одну статью опубликовал автор из Килия (Германия).

5. Международное сотрудничество.

Упрочение межгосударственного и межрегионального сотрудничества в Балтийском регионе — одна из главных тем, рассматриваемых в журнале как российскими, так и зарубежными авторами (табл. 5). При этом часто обсуждаются достаточно острые проблемы межгосударственных отношений, затрудняющие развитие как транснациональных, так и трансграничных связей. Так, российские ученые отмечают, что и Литва, и Латвия, и Эстония, даже в ущерб собственной экономике и социальному развитию, свертывали и продолжают свертывать экономические связи с Россией. Их доля в российском внешнеторговом обороте постоянно сокращается. Имеют место социальные проблемы и



межэтнические противоречия. В Прибалтике размещаются все новые объекты НАТО, что вызывает естественную крайне негативную реакцию российской стороны. Так что выдвигавшиеся ранее предложения о формировании новых совместных пространственных форм организации экономики реализовывать становится значительно сложнее.

Таблица 5

Распределение статей о сотрудничестве стран Балтийского региона по месту жительства авторов

Тематика	Количество авторов				
	Калининград	Санкт-Петербург	Москва	Другие российские города	Зарубежные города
Отношения России с другими странами Балтийского региона	3	3	1	—	Клайпеда — 1
Международное сотрудничество	12	3	6	—	Аугсбург — 1, Варшава — 1, Барселона — 1
Трансграничное сотрудничество	16	11	5	Нижний Новгород — 1	Гданьск — 1, Ольштын — 1, Клайпеда — 1, Турку — 2, Стокгольм — 1, Киль — 1

Тем не менее, несмотря на имеющиеся политические трудности в отношениях России с другими странами региона, благодаря журналу «Балтийский регион» упрочились взаимные связи ученых, занимающихся исследованиями региона Балтийского моря. Был проведен ряд научных конференций и семинаров, посвященных балтийской проблематике, в том числе международная конференция «Прибалтийские исследования в России» (22—23 апреля 2016 г.), материалы которой опубликованы в специальном сборнике. С участием СПбГУ и БФУ им. И. Канта реализуются международные исследовательские проекты, помогающие налаживанию взаимовыгодных трансграничных связей. Созданы некоммерческие организации, способствующие проведению исследований, — «Русская Балтика» и «Российская ассоциация прибалтийских исследований». Углубление знаний о регионе Балтийского моря, одним

из активно развивающихся макрорегионов международного сотрудничества, создает предпосылки для развития взаимовыгодных связей между расположенными здесь странами.

Об авторе

Андрей Павлович Клемешев, доктор политических наук, профессор, ректор, Балтийский федеральный университет им. И. Канта, Россия.
E-mail: aklemeshev@kantiana.ru

About the authors

Prof. Andrei Kiemeshev, Rector, I. Kant Baltic Federal University, Russia.
E-mail: aklemeshev@kantiana.ru



УДК 913

К ВОПРОСУ ОБ ЭКОНОМИКО- ГЕОГРАФИЧЕСКОЙ СТРУКТУРИЗАЦИИ БАЛТИЙСКОГО РЕГИОНА

Н. М. Межевич^{*}

Г. В. Кретинин^{**}

Г. М. Федоров^{**}



Балтийский регион рассматривается как один из наиболее сформировавшихся транснациональных регионов. Он включает в себя приморские территории России, Германии и Польши, а также целиком Швецию, Данию, Финляндию, Литву, Латвию и Эстонию. Здесь, вокруг Балтийского моря, развиваются новые пространственные формы международного экономического сотрудничества. Однако регион неоднороден в социально-экономическом отношении, неодинаковы также направления и интенсивность международного сотрудничества. Цель данной статьи — выявление структурных особенностей Балтийского региона.

Опыт развивающихся на Балтике транснациональных и трансграничных связей активно изучается, в том числе для возможного использования в других регионах мира. Важной особенностью Балтийского региона можно назвать значительные различия между входящими в него приморскими территориями, сказывающиеся на специфике формирования их взаимных связей.

В статье рассматриваются наиболее существенные социально-экономические различия, учет которых необходим при прогнозировании протекающих в регионе процессов сотрудничества, в том числе между балтийскими субъектами РФ и их зарубежными партнерами.

Ключевые слова: Балтийский регион, приморские территории, международное сотрудничество, внутренняя структура региона, Россия в Балтийском регионе, развитие экономического сотрудничества

^{*} Санкт-Петербургский государственный университет 199034, Россия, Санкт-Петербург, Университетская наб., 7/9.

^{**} Балтийский федеральный университет им. И. Канта 236041, Россия, Калининград, ул. А. Невского, 14

Поступила в редакцию 10.05.2016 г.

doi: 10/5922/2074-9848-2016-3-1

© Межевич Н. М., Кретинин Г. В., Федоров Г. М., 2016

Введение

Одним из следствий процесса глобализации является нарастающая регионализация. Формируются как национальные регионы (внутри одной страны), так и международные, объединяющие различные государства и/или их части. Регионы формируются на различных иерархических уровнях: речь может идти о макро-, мезо- или микрорегионах. К числу активно формирующихся международных макрорегионов относится Балтийский регион, складывающийся вокруг Балтийского моря.

Водные пути по Балтийскому морю с давних времен соединяли проживающие на его берегах народы. Исторически периоды кооперации и конфронтации расположенных на Балтике стран чередовались. С начала 1990-х гг. здесь активно развивается транснациональное (между странами) и трансграничное (между соседними регионами разных стран) сотрудничество, способствующее упрочению внутренних связей, соединяющих Балтийский регион в одно целое. Тем не менее различия между его частями весьма существенны, и поступательное движение в сторону интеграции иногда (в том числе в последние годы) встречается с возникающими трудностями, особенно когда речь идет о взаимоотношениях стран Европейского союза и России, НАТО и России. Имеются и другие существенные экономические и социокультурные различия внутри региона.

На составе Балтийского региона и его внутренней структуре, как она представляется российским авторам, мы и остановимся в данной статье.

Состав Балтийского региона

На побережье Балтики расположено девять государств: Россия, Германия, Польша, Швеция, Дания, Финляндия, Литва, Латвия и Эстония. Эти страны, в большей или меньшей мере связанные с Балтийским морем, далее будем называть странами Балтийского региона.

Балтийское море по-разному влияет на развитие государств и территорий, расположенных на его побережье. Определяющее воздействие оно оказывает в первую очередь на меньшие по размерам Прибалтийские (Литва, Латвия, Эстония), а также Северные (Швеция, Дания, Финляндия) страны. А для более крупных по территории и численности жителей государств (Россия, Германия, Польша) Балтийское море — это только одно из многих географических направлений их экономических связей. Балтика существенно влияет лишь на приморские их территории. Страны и части стран, расположенные на побережье Балтийского моря и сильно зависящие от него в своей хозяйственной деятельности, особенно в осуществлении внешнеэкономических связей, составляют *Балтийский регион*.

Как известно, регионы могут выделяться по двум различающимся принципам: они бывают гомогенными (однородными), образованными по принципу однородности территории (в отечественной практике такие регионы обычно называются зонами); либо они выделяются на основе существенных внутренних связей между их элементами — тогда речь идет о когерентных (связных) регионах. (Имеется также точка зрения, что исследователь может назвать регионом любой изучаемый участок территории, однако российскими учеными такой подход не используется.) Балтийский регион относится к категории когерентных регионов, то есть выделяется на основе разнообразных внутренних связей, объединяющих его составные части.

Термин *Балтийский регион* прочно утвердился в международной жизни в начале 1990-х гг., хотя до сих пор существуют разные мнения относительно его географических границ.

Физико-географическое обоснование Балтийского региона на основе бассейнового принципа относит к нему территорию бассейнов рек, впадающих в Балтийское море. Тогда в него можно включить прилегающую к Балтике часть Северо-Запада России — Санкт-Петербург, Псковскую, Калининградскую области, основную часть Новгородской области, часть Карелии, небольшие территории Архангельской и Мурманской областей, а также Тверской области, принадлежащей Центру РФ. В Балтийский регион целиком входят страны Прибалтики (Литва, Латвия, Эстония), почти вся Польша, большие части Швеции и Финляндии, свыше половины территории Дании и почти половина Беларуси, северо-восточная часть Германии, небольшие участки Украины, Чехии и Словакии. В таком составе Балтийский регион фигурирует в иницизированной университетом Упсалы (Швеция) международной программе «Балтийский университет», в которой участвуют 225 вузов из 14 стран [20].

Для решения задач территориального планирования международная программа «Видение и стратегия развития государств Балтийского региона» (*VASAB*) относит к Балтийскому региону Данию, Швецию, Норвегию, Финляндию, страны Прибалтики, Польшу, Беларусь, земли Германии — Шлезвиг-Гольштейн, Мекленбург-Форпоммерн, Бранденбург, города Берлин и Гамбург, а из субъектов Российской Федерации — Санкт-Петербург, Ленинградскую, Псковскую, Новгородскую, Мурманскую, Калининградскую области и Республику Карелия [19].

Некоторые исследователи [1; 6; 12; 13] включают в Балтийский регион меньшее количество субъектов: Данию, Швецию, Финляндию, страны Прибалтики, немецкие земли Мекленбург-Форпоммерн и Шлезвиг-Гольштейн, польские Варминьско-Мазурское, Поморское и Западно-Поморское воеводства, а также субъекты Российской Федерации — Санкт-Петербург, Ленинградскую, Псковскую, Новгородскую и Калининградскую области. Полагаем, что такое содержание понятия «Балтийский регион» имеет наибольшие основания, так как именно эти территории в своем развитии особенно тесно связаны с Балтийским морем. Далее речь пойдет о Балтийском регионе именно в такой трактовке.

В Балтийском регионе (по принятому нами варианту его состава) на территории 1321 тыс. км² по состоянию на начало 2016 г. проживает

более 46 млн человек. Это менее 1% площади суши и 0,6% населения Земли. Но на этот регион приходится 2% мирового валового внутреннего продукта. Производство ВВП на душу населения здесь в среднем в 3 раза выше среднемирового уровня, а плотность населения — в 1,6 раза ниже (2015 г.)¹.

Балтийский регион в таком понимании обладает следующими общими признаками входящих в него частей:

- географическое единство территории, объединяемой балтийским морем;
- развивающиеся экономические, социальные, демографические, культурные и иные внутренние связи;
- формирование внутри региона новых пространственных форм международного экономического сотрудничества: еврорегионов, «треугольников роста», трансграничных кластеров, трансграничных регионов;
- наличие некоторой общности исторических судеб;
- совместная работа в региональных международных организациях;
- наличие некоторых общих особенностей материальной и духовной культуры;
- проявления в той или иной степени развитой региональной идентичности.

Показательно то, что вопрос о новом качестве региональной идентичности поставлен именно на Балтике. Пеэтер Унвин, экс-посол Великобритании в Копенгагене, пишет:

Балтийская индивидуальность — это награда, которая стоит того, чтобы ее иметь. Она не исключает чувство принадлежности к Европе. Она не заменит национальную индивидуальность и любовь к стране. Но в ней заключена простая правда того, что есть что-то особенное в Прибалтике. Это действительность, которая пережила и плохие и хорошие времена. Ее упорство — это еще одна причина для уверенности относительно будущего Прибалтийского моря [7, с. 3].

Подобный подход не следует воспринимать как исключительно западноевропейский. Академик, директор Института истории РАН А. О. Чубарьян ставит вопрос о существовании особой — балтийской — цивилизации, не дав, впрочем, однозначного ответа на него [14]. Полагаем, что подобные вопросы ставить преждевременно, но понимание соседства всех территорий, расположенных на берегах Балтики, на наш взгляд, существует у многих жителей этого региона. По крайней мере, проведенное сотрудниками БФУ им. И. Канта в 2015 г. в Калининградской области социологическое обследование показало, что из 1600 опрошенных 1,8% считают возможным отнести себя к жителям стран региона Балтийского моря в первую очередь и 6,5% — во вторую².

¹ На основе данных: [9; 10; 15; 17; 18].

² Содержание вопроса: какая из перечисленных групп относится для Вас к категории «мы»? Вариант ответа (из восьми вариантов): жители стран региона Балтийского моря. Источник: [3]. Материалы предоставлены А. В. Алимповой и публикуются с ее согласия.

Важным элементом формирования системы международных отношений в Балтийском регионе становится проблематика экономического сотрудничества и его внешнеполитическая подоплека. В этом аспекте на развитие российских связей со странами Балтийского моря положительно влияет фактор традиции. Особо следует здесь отметить культурные связи Санкт-Петербурга, ставшего в петровское время на два столетия политическим центром России.

Место Балтийского региона в российских внешнеторговых связях

В российских внешнеэкономических связях страны Балтийского региона играют не самую большую роль — меньшую, чем в советский период. Тогда здесь располагались две социалистические страны — ГДР и Польша, на каждую из которых в 1988 г. приходилось по более чем 10 % внешнеторгового оборота Советского Союза; заметную роль играла торговля с ФРГ и Финляндией. В целом доля всех стран Балтийского региона во внешней торговле СССР составляла 29 % [8, с. 643]. Этот показатель сопоставим с оценкой доли стран Балтийского региона (состав которых изменился на рубеже 1980-х и 1990-х гг.) во внешней торговле Российской Федерации сразу после распада СССР: в 1994 г. она составляла 23 % [13]. В 2012—2014 гг. эта доля колебалась в пределах 18,1—18,6 %, а в 2015-м сократилась до 17 %. В общем объеме российской внешней торговли в 2015 г. снизился удельный вес каждой из стран региона. Объем товарооборота РФ со странами Балтийского региона составил только 61,5 % от уровня 2014 г. (с государствами ЕС в целом — 62,4 %, а со всеми странами мира — 67,0 %) [11]. Изменения во внешней торговле РФ со странами региона представлены в таблице.

Роль стран Балтийского региона во внешней торговле РФ

Страна	Доля во внешнеторговом обороте РФ, %		Объем товарооборота с РФ, 2015 в % к 2014	Объем товарооборота в 2015 г. в расчете на душу населения, дол. США
	2014	2015		
ФРГ	8,9	8,7	65,3	564
Польша	2,9	2,6	59,7	357
Финляндия	2,0	1,9	61,2	1784
Швеция	1,0	0,8	53,3	436
Дания	0,6	0,5	62,5	497
Латвия	1,7	1,4	55,1	3771
Литва	0,7	0,6	58,9	1179
Эстония	0,7	0,5	50,4	2048
8 стран всего	18,5	17,0	61,5	612
ЕС	48,1	44,8	62,4	464
Мир	100	100	67,0	72

Расчеты авторов на основе данных: [11; 18].

По объемам торговли с РФ выделяется ФРГ, на которую приходится более половины всего объема внешнеторговых связей России со странами Балтийского региона. Но по размерам внешнеторгового оборота с РФ в расчете на душу населения значительно более высокие показатели имеют страны Прибалтики и Финляндия; уступают Германии Дания, Швеция и имеющая самый низкий показатель Польша.

Спад российского внешнеторгового оборота, обусловленный резким падением курса рубля в 2015 г., со странами Балтийского региона оказался глубже по сравнению с товарооборотом с государствами ЕС и, в еще большей мере, с общим объемом внешней торговли России.

В 2015 г. наименьшим падением товарооборота с Россией (и меньшим по сравнению со средним показателем по странам ЕС) характеризуется Германия, наибольшим (в 2 раза) — Эстония. Две другие прибалтийские страны, Латвия и Литва, также имеют более глубокое падение товарооборота по сравнению со средним по государствам Балтийского региона (см. табл.). Значительный спад товарооборота со странами Прибалтики можно связать с прекращением импорта продовольствия из государств ЕС вследствие российских мер, принятых в ответ на западные санкции, поскольку продовольственные товары составляли значительную часть экспорта из Евросоюза в РФ. Этот же фактор сказался в большей по сравнению с другими странами мере и на российском импорте из Финляндии и Польши.

Российские программные документы в области внешней политики, и прежде всего «Концепция внешней политики Российской Федерации» [5], утвержденная 12 февраля 2013 г., основаны на глобальном подходе в пространственном и предметном плане. Отметим и то, что Балтийский регион в этом документе упомянут лишь косвенно:

Россия развивает поступательное практическое взаимодействие со странами Северной Европы, включая реализацию в рамках многосторонних структур совместных проектов по сотрудничеству в Баренцевом/Евразийском регионе и Арктике в целом, учитывая при этом интересы коренных народов. Важную роль играет участие России во взаимодействии в рамках Совета государств Балтийского моря. Россия выступает за дальнейшее раскрытие проектного потенциала «Северного измерения» и его партнерств как платформы регионального взаимодействия на севере Европы.

При этом в трех предыдущих Концепциях внешней политики Балтийский регион и его отдельные страны были прописаны гораздо подробнее. В первой постсоветской версии 1993 г. государствам Прибалтики (странам Балтии) было уделено практически столько же внимания, сколько и выстраиванию отношений с США. За 20 лет, прошедших между принятием первой и последней Концепций внешней политики, относительно сократилось внимание ко всем странам региона, включая Германию. При этом удаленные регионы Азии, Африка и проблематика Латинской Америки вновь оказываются в числе приоритетов российской внешней политики.

Взаимный товарообмен во внешней торговле стран региона

Второе место среди государств Балтийского региона по размерам территории и численности населения и первое по экономическому и внешнеторговому потенциалу занимает Германия. Эта страна имеет разнонаправленные в географическом отношении интересы, и ее внешние связи сильно диверсифицированы в территориальном плане. Во внешней торговле Германии роль стран Балтийского региона еще меньше, чем у России (11,5 % внешнеторгового оборота в 2011 г. [13]).

Третья достаточно крупная страна, обладающая частью балтийского побережья, — Польша. В ее внешней торговле на государства Балтийского региона в 2011 г. пришелся 41 %, но из них более 27 % составляет торговля с Германией, свыше 7 % — с Россией и менее 7 % — со всеми остальными странами Балтийского региона [13].

Польша сегодня является и балтийской, и центральноевропейской страной. Однако ее история свидетельствует о преобладании центральноевропейской сухопутной ориентации внешней политики. Геополитические и геоэкономические амбиции Польши — как в историческом плане, так и в контексте сегодняшнего дня — распространяются существенно дальше Балтийского моря и Восточной Европы. В стране отсутствует внешнеполитическая доктрина, основанная на том, что интересы Польши ограничены самой Польшей. Польская историография и политическая практика позволяют выделить две основные парадигмы внешней политики — пястовскую и ягеллонскую. Первая предполагает активные отношения (как союзнические, так и конфронтационные) с Германией и относительную пассивность в восточном направлении. Вторая ориентирована на создание зависимой периферии на востоке и контроль над Литвой, Беларусью, Украиной. Таким образом, Польша в геополитическом отношении выходит далеко за пределы Балтийского региона. Кроме того, ее известная ориентация на США и стремление встать в один ряд со старыми членами ЕС также не способствуют консолидации балтийской общности.

Далее следует отметить бесспорное историческое, социокультурное и географическое единство входящих в Балтийский регион Северных стран — Дании, Швеции и Финляндии. Любой выпуск официального информационного листа Совета министров Северных стран начинается со следующей преамбулы: *Norden* (Норден) — общее обозначение пяти Северных стран — Дании, Исландии, Норвегии, Финляндии и Швеции с автономными территориями: Фарерскими островами и Гренландией (Дания) и Аландскими островами (Финляндия). Подобный подход оправдан в экономическом плане. «Перепад масштабов» между экономиками Исландии и Швеции не меньше, чем между Германией и Эстонией, но сходство экономических моделей и отраслевой структуры существенно выше.

Литва, Латвия и Эстония имеют значительные социокультурные и экономические различия. Литовцы и латыши относятся к балтской язы-

ковой группе, эстонцы — к финно-угорской. Верующие латыши и эстонцы в основном протестанты, литовцы — католики. Тем не менее благодаря общности геополитического положения и (в значительной мере) сходству исторической судьбы у них есть даже общее название — страны Балтии, или Прибалтики. Их внешнеэкономические связи в наибольшей мере ориентированы на государства Балтийского региона, на которые приходится 60—70% их внешней торговли.

Структуризация Балтийского региона

Прежде всего, Балтийский регион следует разделить на российскую и зарубежную части. Последняя включает в себя территории стран, входящих в ЕС и (за исключением Швеции и Финляндии, составляющих особую подгруппу в расположенных на Балтике странах Запада) в НАТО. Россия, как известно, не входит ни в ЕС, ни в НАТО, и отношения РФ с этими структурами в последние годы ухудшились.

Как показано выше, по ряду формальных признаков можно также говорить о следующей структуризации Балтийского региона.

1. Расположенные на Балтике территории России, Германии, Польши.
2. Страны Северной Европы — Швеция, Дания, Финляндия.
3. Государства Прибалтики (Балтии) — Литва, Латвия, Эстония.

Однако типология стран Балтийского региона на основе современной политической и экономической ситуации имеет существенные отличия от представленной выше. Так, уже в самых первых научных публикациях, рассматривающих данный регион с позиции социальных наук, появилась традиция делить Балтийский регион на «восточную» и «западную» части. Такой подход присутствует уже в опубликованной в 1996 г. работе У. Кивикари [4]. Впоследствии неравномерность социально-экономического развития стран Балтийского региона и разнонаправленность их внешних экономических и политических связей заставила некоторых авторов делить регион уже на три части. Первая включала в себя Северные страны и балтийские земли Германии, вторая — страны Балтии и северные регионы Польши, третья — Северо-Запад России.

Сложившиеся к 2014 г. территориальные различия производства валового внутреннего продукта в расчете на душу населения позволяют выделить следующие части Балтийского региона:

- *с высоким уровнем ВВП/ВРП на душу населения:*
 - с более высоким: Северные страны;
 - с менее высоким: земля Шлезвиг-Гольштейн (ФРГ);
- *со средним уровнем ВВП/ВРП на душу населения:*
 - с более высоким: Санкт-Петербург (РФ), земля Мекленбург-Фор-поммерн (ФРГ);
 - с менее высоким: Ленинградская область (РФ), страны Прибалтики;

• с невысоким уровнем ВВП/ВРП на душу населения:

— с относительно более высоким: Калининградская и Новгородская области (РФ), Варминьско-Мазурское воеводство (Польша);

— с относительно менее высоким: Псковская область (РФ).

А если ограничиться разделением стран и административно-территориальных единиц Балтийского региона по уровню экономического развития всего на две части, то к более экономически развитым можно отнести Северные страны, немецкие земли и Санкт-Петербург, к менее развитым — все остальные рассматриваемые территории.

Пути упрочения внутреннего единства Балтийского региона

Благодаря активному международному транснациональному (между государствами) и трансграничному (между регионами государств) сотрудничеству Балтийский регион в последние 25 лет претерпел качественно меньшие экономические и политические потери, чем другие макрорегионы Европы, где наблюдались трансформационные процессы перехода от социализма к капитализму. Известный финский ученый Урпо Кивикари называет следующие достижения экономического и политического развития Балтийского региона, которые были достигнуты в 1990-е гг. [16]:

1. К проблемам безопасности здесь относились вопросы мягкой безопасности, которая предусматривает не военные аспекты, а борьбу с терроризмом, наркотрафиком, киберугрозами.

2. Регион в целом характеризовался высоким уровнем межкультурных коммуникаций и конфессиональной толерантности.

3. Уровень, характер, качество развития демократических институтов в Балтийском регионе уже в середине 1990-х гг. были определены как лидирующие в объединяющейся Европе.

4. Экономические показатели свидетельствуют здесь о сокращении внутрирегиональных различий в уровне и качестве жизни населения.

Причины относительного успеха Балтийского региона Европы связаны и с тем, что после окончания холодной войны здесь возник качественно новый тип территориальной общности — трансграничный регион, включающий в себя в роли акторов и государства, и отдельные их части. При этом главное содержание трансграничного региона — это сети многочисленных взаимосвязей между этими акторами [2].

Большое число многообразных связей и сетей, обусловленных как с национальными, так и региональными и субрегиональными интересами, ведет к формированию нового качества регионального сотрудничества. Условием расширения и углубления процессов кооперации в регионе является успешное взаимодействие различных учреждений сетевого сотрудничества. Координирующую роль играют созданный в 1992 г. Совет государств Балтийского моря, в котором сейчас состоят помимо девяти стран, имеющих выход на Балтику, еще Норвегия и Исландия, а также Комиссия европейских сообществ.

Формирование Балтийского региона сопровождается относительно быстрым развитием здесь приграничного сотрудничества, созданием разнообразных пространственных типов трансграничных связей — еврорегионов, ассоциаций, международных межотраслевых кластеров, трансграничных регионов. Это способствует интеграции Балтийского региона, особенно той его части, которая входит в состав Европейского союза, хотя субъекты РФ также участвуют в создании новых пространственных форм международного экономического сотрудничества (например, Калининградская область состоит в пяти еврорегионах; еврорегионы сформированы и на границах Ленинградской и Псковской областей — при их взаимодействии с регионами стран ЕС). Но самые главные современные внутренние различия в Балтийском регионе остаются по-прежнему глубокими — это характерные для последнего десятилетия и усиливающиеся противоречия между объединенными экономически и политически государствами ЕС и участниками Евразийского экономического союза, между странами НАТО и Россией с ее союзниками.

Балтийский регион оказывает значительное воздействие на формирование современной системы международных отношений в Европе и мире. Если в годы холодной войны Балтийское море рассматривалось многими европейцами как периферийная часть Европы, то сегодня Балтийский регион вовлекается в глобальную торговлю и представляет особый интерес в рамках концепции «нового шелкового пути», предложенного Китаем. Фактический отказ государств Прибалтики от транзитных функций не означает утраты регионом геоэкономического потенциала. Россия, Польша и Финляндия ищут свое место в новых транспортных маршрутах «Азия — Европа». Расширение международной торговли, рост грузопотоков, вовлечение в мировую экономику новых регионов, интеграция помогут преодолеть текущие экономические проблемы. При формировании и функционировании системы международных отношений в Балтийском регионе все большее значение приобретает учет традиций сотрудничества и взаимодействия Северо-Запада России и Северных стран.

Важным элементом формирования системы международных отношений в регионе становится проблематика экономического сотрудничества и его внешнеполитическая подоплека. И в этом моменте фактор традиции также влияет на развитие наших отношений со странами Балтийского моря. Особо следует отметить культурные связи между Северо-Западом России и балтийскими странами. Их территориальные масштабы были относительно невелики, однако они разворачивались в регионе, ставшем политическим центром России в послепетровское время.

Заключение

Все вышесказанное позволяет сделать вывод о важности изучения балтийской проблематики в России. К сожалению, вызванное уменьшением на мировом рынке цены на нефть резкое снижение курса руб-

ля, а также экономические санкции западных стран против РФ и ответные российские меры (особенно сильно сказавшиеся именно на торговле со странами Балтийского региона) привели к значительному сокращению внешнеторговых и иных экономических связей между Российской Федерацией и всеми другими государствами Балтики. Проявляется иницируемая НАТО тенденция наращивания в регионе вооруженных сил. В социальной сфере (в образовании, науке, культуре и др.) связи сократились в меньшей мере. Тем не менее и здесь дальнейшее их развитие замедлилось. При этом ущерб от сокращения взаимных связей несут все без исключения страны Балтийского региона.

В создавшихся условиях перед Россией стоит сложная задача: заново сформулировать свои политические цели и определить свои интересы в области национальной безопасности не только на глобальном, но и на региональном уровне — применительно к Балтийскому региону. Определение данных интересов невозможно без корректировки российских позиций с учетом позиций Балтийских стран по основным параметрам региональной безопасности.

Наш главный вывод заключается в том, что Балтийский регион в силу своей внутренней структуры и исторических предпосылок продолжает обладать масштабным потенциалом развития, в том числе за счет активного наращивания транснациональных и трансграничных связей. Задача состоит в том, чтобы использовать этот потенциал в интересах развития всех стран региона, преодолеть развертывающуюся политическую конфронтацию, расширяя взаимовыгодное транснациональное и трансграничное сотрудничество в различных сферах.

Исследование выполнено при поддержке РНФ (проект 15-18-10000 «Трансграничное кластерообразование в динамике экономических и селитебных систем приморских территорий европейской России»).

Список литературы

1. *Балтийский регион как полюс экономической интеграции Северо-Запада Российской Федерации и Европейского союза* / под ред. А.П. Гутника, А.П. Клемешева. Калининград : Изд-во РГУ им. И. Канта, 2006. 392 с.
2. *Васильева Н.А., Косов Ю.В.* Евразийский регион: диалектика современного развития // *Евразийская интеграция: экономика, право, политика*. 2015. № 1 (17). С. 149—154.
3. *Динамика калининградской идентичности: глобальные контексты и региональная специфика* : отчет по Проекту РГНФ, 2015—2017 (рукопись).
4. *Кивикари У.* Экономическое пространство Балтийского региона. Хельсинки : Отава, 1996. 156 с.
5. *Концепция внешней политики Российской Федерации*. Утверждена Президентом РФ В.В. Путиным 12 февраля 2013 г. // Официальный сайт Министерства иностранных дел РФ. URL: http://archive.mid.ru/brp_4.nsf/newslines/6D84DDEDEDDBF7DA644257B160051BF7F (дата обращения: 15.02.2016).
6. *Межевич Н.М.* Балтийский регион и Россия на Балтике: специфика позиционирования // *Мегарегион — сетевая конфедерация*. URL: http://megaregion.narod.ru/stenogr_11.htm (дата обращения: 15.02.2016).



7. *Межевич Н. М.* Международные организации Балтийского моря: основные направления и роль в формировании системы международных отношений. СПб. : Изд-во СПбГУ, 2000. 310 с.
8. *Народное хозяйство СССР в 1988 г. М.* : Финансы и статистика, 1988. 766 с.
9. *Регионы России. Основные характеристики субъектов Российской Федерации:* 2015. М. : Росстат, 2015. URL: http://www.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat_main/rosstat/ru/statistics/publications/catalog/doc_1138623506156 (дата обращения: 15.02.2016).
10. *Российский статистический ежегодник:* 2015. М. : Росстат, 2015. URL: http://www.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat_main/rosstat/ru/statistics/publications/catalog/doc_1135087342078 (дата обращения: 15.02.2016).
11. *Федеральная таможенная служба.* URL: http://www.customs.ru/index.php?option=com_newsfts&view=category&id=125&Itemid=2095 (дата обращения: 15.02.2016).
12. *Федоров Г. М., Зверев Ю. М., Корнеевец В. С.* Российский эксклав на Балтике / Калинингр. ун-т. Калининград, 1997. 312 с.
13. *Федоров Г. М., Зверев Ю. М., Корнеевец В. С.* Россия на Балтике: 1990—2012 годы. Калининград : Изд-во БФУ им. И. Канта, 2012. 252 с.
14. *Чубарьян А. О.* Существует ли Балтийская цивилизация? URL: <http://www.igh.ru/smi/224/> (дата обращения: 10.02.2016).
15. *Eurostat.* URL: <http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/eurostat/home> (дата обращения: 15.02.2016).
16. *Kivikari U.* A Growth Triangle as an Application of the Northern Dimension Policy in the Baltic Sea Region / Russian-Europe Centre for Economic Policy. Policy Paper. 2001. URL: <http://www.etela-suomi.fi/english/pdf/kivikari> (дата обращения: 11.03.2016).
17. *The World Factbook / Central Intelligence Agency.* URL: <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/> (дата обращения: 11.03.2016).
18. *United Nations Population Division.* URL: <http://esa.un.org/unpd/wpp/Download/Standard/Population/> (дата обращения: 12.02.2016).
19. *VASAB.* URL: <http://www.vasab.org/index.php/about-vasab> (дата обращения: 12.02.2016).
20. *Welcome to the Baltic University.* URL: <http://www.balticuniv.uu.se/index.php/welcome> (дата обращения: 12.03.2016).

Об авторах

Николай Маратович Межевич, доктор экономических наук, профессор, профессор кафедры европейских исследований, Санкт-Петербургский государственный университет, Россия.

E-mail: mez13@mail.ru

Геннадий Викторович Кретинин, доктор исторических наук, профессор кафедры истории, Балтийский федеральный университет им. И. Канта, Россия.

E-mail: gvkretinin@gmail.com

Геннадий Михайлович Федоров, доктор географических наук, профессор, директор Института природопользования, территориального развития и градостроительства, Балтийский федеральный университет им. И. Канта, Россия.

E-mail: gfedorov@kantiana.ru



Для цитирования:

Межевич Н.М., Кретинин Г.В., Федоров Г.М. К вопросу об экономико-географической структуризации Балтийского региона // Балтийский регион. 2016. Т. 8. №3. С. 15—29. doi: 10/5922/2074-9848-2016-3-1.



ECONOMIC AND GEOGRAPHICAL STRUCTURE
OF THE BALTIC SEA REGION

N. Mezhevich *

G. Kretinin **

G. Fedorov **

* Saint Petersburg State University

7—9 Universitetskaya nab., Saint Petersburg, 199034, Russia

** Immanuel Kant Baltic Federal University

14 A. Nevskogo ul., Kaliningrad, 236041, Russia

Submitted on May 10, 2016

The Baltic Sea region is one of the most developed transnational regions. It comprises the coastal areas of Russia, Germany, and Poland and the entire territories of Sweden, Denmark, Finland, Lithuania, Latvia, and Estonia. New spatial forms of international economic cooperation develop in the region. The region is not homogeneous in terms of socioeconomic development, thus there are certain differences in the areas and the intensity of international cooperation. The article sets out to identify structural characteristics of the Baltic Sea region. This requires studying practices of transnational and transboundary cooperation and possibilities for their adoption in other regions of the world. An important characteristic of the Baltic Sea region is a considerable difference between its coastal territories, the fact that affects the development of multilateral relations. This article examines the most pronounced socioeconomic differences that should be taken into account when forecasting cooperation trends in the region, including those between the Baltic territories of Russia and their international partners.

Key words: Baltic Sea region, coastal areas, international cooperation, internal structure of region, Russian in the Baltic region, economic cooperation development.

References

1. Gutnik, A. P., Klemeshev, A. P. (eds.), 2006, *Baltijskij region kak poljus je-konomicheskoj integracii Severo-Zapada Rossijskoj Federacii i Evropejskogo sojuza* [The Baltic region as a pole of economic integration of the North-West of the Russian Federation and the European Union], Kaliningrad, 392 p.



2. Vasilyeva, N. A., Kosov, Yu. V. 2015, Evrazijskij region: dialektika sovremennogo razvitiya [Eurasian region: the dialectic of modern development], *Evrazijskaja integracija: jekonomika, pravo, politika* [Eurasian integration: economics, law, politics], no. 1 (17), p. 149—154.

3. *Dinamika kaliningradskoj identichnosti: global'nye konteksty i regional'naja specifika* [Dynamics of Kaliningrad identity: global context and regional specificity] 2015—2017, Project Report RHF.

4. Kivikari, U. 1996, *Jekonomicheskoe prostranstvo Baltijskogo regiona* [The economic space of the Baltic region], Helsinki, Ottawa, 156 p.

5. *Koncepcija vneshnej politiki Rossijskoj Federacii. Uverzhdena Prezidentom RF V. V. Putiny 12 fevralja 2013 g.* [The concept of Russia's foreign policy. Approved by the RF President VV Putin, 12 February 2013], 2013, The official website of the Ministry of Foreign Affairs, available at: http://archive.mid.ru/brp_4.nsf/newslne/6D84DDEDEDBF7DA644257B160051BF7F (accessed 15.02.2016).

6. Mezhevich, N. M. 2004, Baltijskij region i Rossija na Baltike: specifika pozicionirovaniya [The Baltic region and Russia in the Baltic Sea: the specifics of positioning], *Megaregion — setevaja konfederacija* [Megaregion — Network Confederation], 4 October, available at: http://megaregion.narod.ru/stenogr_11.htm (accessed 15.02.2016).

7. Mezhevich, N. M. 2000, *Mezhdunarodnye organizacii Baltijskogo morja: osnovnye napravlenija i rol' v formirovanii sistemy mezhdunarodnyh otnoshenij* [International organizations of the Baltic Sea: the main directions and role in the system of international relations], St. Petersburg, p. 3.

8. *Narodnoe hozjajstvo SSSR v 1988 g.* [The national economy of the USSR in 1988], 1988, Moscow, p. 766.

9. *Regiony Rossii. Osnovnye harakteristiki sub#ektov Rossijskoj Federacii* [Regions of Russia. The main characteristics of the Russian Federation], 2015, Moscow, available at: http://www.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat_main/rosstat/ru/statistics/publications/catalog/doc_1138623506156 (accessed 15.02.2016).

10. *Rossijskij statisticheskij ezhegodnik: 2015* [Statistical Yearbook: 2015], 2015, Moscow, available at: http://www.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat_main/rosstat/ru/statistics/publications/catalog/doc_1135087342078 (accessed 15.02.2016).

11. *Federal'naja tamozhennaja sluzhba* [The Federal Customs Service], 2015, available at: http://www.customs.ru/index.php?option=com_newsfts&view=category&id=125&Itemid=2095 (accessed 15.02.2016).

12. Fedorov, G. M., Zverev, Yu. M., Korneevets, V. S. 1997, *Rossijskij jeksklav na Baltike* [Russian exclave on the Baltic Sea], Kaliningrad, 312 p.

13. Fedorov, G. M., Zverev, Yu. M., Korneevets, V. S. 2012, *Rossija na Baltike: 1990—2012 gody* [Russia on the Baltic Sea: 1990—2012 years], Kaliningrad, 252 p.

14. Chubarian, A. O. 2013, «*Sushhestvuet li Baltijskaja civilizacija?*» [“Is there a Baltic civilization?”], Institute of World History, Russian Academy of Sciences, available at: <http://www.igh.ru/smi/224/> (accessed 10.02.2016).

15. Eurostat, 2016, available at: <http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/eurostat/home> (accessed 15.02.2016).

16. Kivikari, U. 2001, *A Growth Triangle as an Application of the Northern Dimension Policy in the Baltic Sea Region*, Russian-Europe Centre for Economic Policy, Policy Paper, available at: <http://www.etela-suomi.fi/english/pdf/kivikari> (accessed 11.03.2016).

17. *The World Factbook*, Central Intelligence Agency, 2016, available at: <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook> (accessed 11.03.2016).



18. *United Nations Population Division*, 2016, available at: <http://esa.un.org/unpd/wpp/Download/Standard/Population> (accessed 12.02.2016).

19. VASAB, 2016, available at: <http://www.vasab.org/index.php/about-vasab> (accessed 12.02.2016).

20. Welcome to the Baltic University, 2016, available at: <http://www.balticuniv.uu.se/index.php/welcome> (accessed 12.03.2016).

About the authors

Prof Nikolai M. Mezhevich, Department of European Studies, Saint Petersburg State University, Russia.

E-mail: mez13@mail.ru

Prof Gennady V. Kretinin, Department of History, Immanuel Kant Baltic Federal University, Russia.

E-mail: gvkretinin@gmail.com

Prof Gennady M. Fedorov, Director of the Institute of Nature Management, Spatial Development, and Urban Planning, Immanuel Kant Baltic Federal University, Russia.

E-mail: Gfedorov@kantiana.ru

To cite this article:

Mezhevich N. 2016, *Kretinin G., Fedorov G.* Economic and Geographical Structure of the Baltic Sea region, *Baltijskij region*, Vol. 8, no. 3, p. 15—29. doi: 10/5922/2074-9848-2016-3-1.

УДК 339.9

**ОСОБЕННОСТИ
АНАЛИЗА ГЕОГРАФИИ
ЗАРУБЕЖНЫХ
ИНВЕСТИЦИЙ
ТРАНСНАЦИОНАЛЬНЫХ
КОРПОРАЦИЙ**

А. В. Кузнецов*



Развивается методология изучения географии компаний — направления экономической географии, пока слабо разработанного в России. На примере исследования географии прямых иностранных инвестиций показана важность анализа отдельных транснациональных корпораций. Особое внимание уделено специфике статистики зарубежных инвестиций, включая международную статистику (МВФ, ОЭСР, ЮНКТАД), официальные данные центральных банков по странам — реципиентам капиталовложений и информацию об активах компаний в разрезе географических сегментов. В статье показаны пределы применения классических концепций размещения предприятий (в том числе учения о пространственной организации А. Лёша), а также основных концепций интернационализации (например, «эклектической парадигмы» прямого инвестирования Дж. Данинга, концепции жизненного цикла товара Р. Вернона и теории «летающих гусей» японских ученых).

В качестве важного дополнения к теоретической базе исследования географии зарубежных инвестиций в статье предлагаются динамические концепции размещения предприятий. В частности, рассматриваются идеи Упсальской школы интернационализации фирмы и модели иерархически-волновой диффузии прямых иностранных капиталовложений. На эмпирическом материале трансграничных инвестиций с участием России показаны различные варианты пространственной диффузии прямых иностранных инвестиций, в том числе искаженные «эффектом соседства».

Ключевые слова: прямые иностранные инвестиции (ПИИ), транснациональная корпорация (ТНК), динамические концепции размещения предприятий, география компаний

* Институт мировой экономики и международных отношений им. Е. М. Примакова РАН
117997, Россия, Москва,
ул. Профсоюзная, 23

Поступила в редакцию 10.05.2016 г.

doi: 10/5922/2074-9848-2016-3-2

© Кузнецов А. В., 2016

В последнее время в России активно обсуждается сокращение трансграничных инвестиций, обусловленное неблагоприятной экономической ситуа-

цией, а также «войной санкций» с Западом. Действительно, по данным ЦБ РФ, накопленные прямые иностранные инвестиции (ПИИ) в РФ сократились с 471,5 млрд долларов на 1 января 2014 г. до 269,5 млрд на 1 октября 2015 г. [3]. Уменьшились и аккумулированные объемы встречных российских ПИИ — с 385,3 млрд долларов до 277,2 млрд¹. По некоторым государствам-партнерам падение показателей было многократным. Например, прямые инвестиции в России из США сократились за рассматриваемый период с 18,0 млрд до 1,4 млрд, а из Швеции — с 16,2 млрд до 2,7 млрд долларов. Однако массового ухода известных американских или шведских, равно как и многих других западных транснациональных корпораций (ТНК), из России нет. В этой связи возникает вопрос об анализе ПИИ не только на макро-, но и на микроуровне. По нашему мнению, лишь опора на исследование географии компаний позволит отделить конъюнктурные колебания официальных показателей, вызванные переоценкой активов из-за падения фондовых рынков или перерегистрации предприятий в других странах, от реального сворачивания деловых контактов. Анализ конкретных ТНК даст картину не абстрактно — по инвестиционным отношениям с миром, а по отдельным странам-партнерам, что важно для оценки географической диверсификации внешних связей.

География компаний как особое направление исследований

Уже более полувека назад был предложен новый тип исследований в рамках экономической географии, связанный с изучением географии компаний [23]. В последующие десятилетия географы стремились четче определить предмет исследований бизнес-структур [17; 20], в том числе потому, что территориальные аспекты деятельности многозаводских корпораций, включая ТНК, рассматривались в большом количестве работ экономистов (их обзор см. в [13]). Параллельно некоторые ученые не ограничивались географией компаний, а пытались, изучая территориальные аспекты деятельности бизнес-структур, выявить общие географические закономерности в развитии мирохозяйственных связей (одна из пионерных работ — [14]).

Интерес к географии компаний с началом рыночных реформ в России резко возрос и у отечественных исследователей. Часть их работ посвящена непосредственно анализу размещения фирм: распределению ведущих ТНК по странам мира, локализации их штаб-квартир, то есть центров принятия решений [9], а также географическим аспектам внутренней организации ТНК и региональным моделям их управления [4]. В других публикациях с помощью исследований по географии компаний модернизируются традиционные направления экономической географии. В частности, предлагается углублять анализ страновой и ре-

¹ Данные собраны по принципу направленности, частично исключая псевдо-ПИИ через офшоры — в отличие от принципа активов/пассивов.

гиональной структуры внешнеэкономических связей изучением географии инвестиционных связей отдельных ТНК [5], исследовать географию отраслей не просто по отдельным предприятиям, а с учетом их принадлежности разным бизнес-группам [7; 10]. Есть даже идея развивать новое особое направление — *корпорациеведение* (по аналогии со страноведением или краеведением), с помощью которого проводить ревизию ряда направлений общественной географии [12].

Однако пока у отечественных географов доминирует использование эмпирических материалов по ТНК для дополнения традиционных подходов экономико-географических исследований. Так, анализ развития территориально-производственных комплексов (кластеров) и географии отраслей опирается на информацию о строительстве или покупке предприятий конкретными фирмами-инвесторами, но не учитывает логики их территориального развития [8]. В работах по географии размещения предприятий в качестве теоретической основы используются в основном классические штандортные теории [1]. Расширение теоретической базы обычно идет за счет опоры на самые известные теории транснационализации — «эклектическую парадигму» Дж. Даннинга, концепцию жизненного цикла товара Р. Вернона и концепцию «летающих гусей» японских экономистов [11]. Однако, на наш взгляд, недооценивается роль в анализе ТНК динамических концепций размещения, разрабатывавшихся географами с 1970-х гг., хотя еще 20 лет назад в изданном в МГУ им. М.В. Ломоносова учебнике рассказывалось о большом массиве таких концепций [2].

Статистическая база для оценки географии ПИИ

Согласно широкой трактовке ТНК со стороны ЮНКТАД, к таким компаниям относят, по сути, все фирмы, осуществляющие ПИИ (то есть капиталовложения в 10% акций и более или долей участия любого заграничного актива). В большинстве стран, в том числе в России, подробную официальную информацию о масштабах и динамике ПИИ, а также их географической принадлежности публикуют центральные банки. В нескольких государствах, особенно федеративных (включая РФ) обнародуются данные о распределении ПИИ по отдельным регионам страны. Реже сведения о ПИИ собираются национальными статистическими ведомствами (при этом в России параллельно с ЦБ РФ свою информацию об иностранных инвесторах публикует Росстат).

Для международных сопоставлений обычно используются данные ЮНКТАД, МВФ, ОЭСР. Следует подчеркнуть, что публикации международных организаций опираются на национальную статистику (причем иногда предварительную, поскольку сроки публикации отчетов в разных странах могут не совпадать). Иначе говоря, в одной таблице на сайте международной организации могут приводиться не совсем сопоставимые данные, что затрудняет корректный анализ географии зарубежных инвестиций. Кроме того, центральные банки разных стран,

ориентируясь на рекомендации ОЭСР и МВФ, все же используют свои методики учета ПИИ (применяют отличающиеся минимальные пороги обязательно учитываемых капиталовложений, различные способы подсчета накопленных за разные годы ПИИ и т. д.).

Так, на сайте МВФ доступны детальные данные за 2009—2014 гг. (на конец каждого года) о географии накопленных ПИИ — об экспорте капитала из почти 70 государств и о накопленных ПИИ примерно в 100 странах — реципиентах капитала. При этом для одних и тех же стран в двух таблицах (экспортированных и импортированных ПИИ) могут наблюдаться большие расхождения, особенно если ПИИ «путешествуют по кругу» через офшоры или для капиталовложений в третьи государства используются «перевалочные базы». В частности, Кипр, по данным этой страны, к концу 2014 г. получил 149,4 млрд долларов ПИИ, но согласно суммарным данным статистики стран — источников капитала, — 269,6 млрд. При этом по России соответствующие показатели составили 36,1 млрд долларов против 96,5 млрд, что объяснимо: многие принадлежащие россиянам фирмы зарегистрированы на Кипре (впрочем, как и в ряде карибских офшоров). Иначе говоря, статистика РФ фиксирует значимый отток капитала на Кипр, но реально на Кипре ПИИ осуществляются в гораздо меньших объемах. Характерным примером служит один из ведущих российских инвесторов в Эстонии — компания «Глобалтранс». Несмотря на российский контроль и даже публикацию данных в англоязычном финансовом отчете в рублях, «Глобалтранс» зарегистрирована на Кипре, и формально география ее ПИИ не отражается адекватно в официальной статистике. Из 76 млрд рублей зарубежных долгосрочных активов компании на конец 2014 г. 18,3 % находились за рубежом, в том числе свыше 9/10 (12,8 млрд рублей, то есть 227 млн долларов) в Эстонии и лишь 1,8 млн рублей — на Кипре [16].

Такая ситуация означает, что международные организации не предлагают качественной статистики и исследователь самостоятельно может сопоставлять данные разных стран о географии накопленных ПИИ. Поскольку немало государств публикуют такие сведения с 1970-х гг., исследователю динамики транснационализации оказываются доступны намного более длинные временные ряды, чем может показаться при анализе международной статистики.

Еще одна проблема анализа географии зарубежных инвестиций ТНК связана с тем, что официальная статистика ПИИ, следуя рекомендациям ОЭСР, включает в себя прямые капиталовложения не только фирм. В частности, ст. 323 и 324 «эталонного определения» ПИИ относят к ним зарубежные инвестиции физических лиц в 10 % и более стоимости объектов недвижимости, даже если речь идет о дачах и других строениях, не используемых в коммерческих целях [24]. В случае России, по нашим оценкам, до четверти экспортированных ПИИ относятся к таким инвестициям. В ряде стран (например, Испании и Латвии) более половины российских ПИИ связаны с недвижимостью.

В исследованиях ПИИ обычно недоучитываются данные самих ТНК, хотя именно они служат базовым источником информации для центральных банков (причем многие ТНК размещают свою финансовую отчетность в открытом доступе). Согласно бухгалтерскому стандарту МСФО, фирмы должны раскрывать информацию обо всех географических сегментах, где сосредоточено свыше 10% их активов. Но есть проблема, связанная с разными подходами к очерчиванию границ сегментов. Одни ТНК всю заграничную деятельность объединяют в сегмент «за рубежом», в результате чего, например, по такому крупному инвестору в странах Балтии, как «ЛУКойл», отсутствуют точные данные об активах в этом регионе. Другие ТНК могут широко трактовать «домашний рынок» (некоторая часть российских компаний таковым считает весь СНГ, шведских — всю Северную Европу, германских — весь ЕС и т. д.) [6]. Тем не менее все чаще фирмы переходят к публикации данных о стоимости своих долгосрочных активов в разрезе стран. При этом в годовых отчетах компаний, а также на новостных лентах содержится детальная информация о локализации предприятия, нередко объясняются мотивы выбора соответствующего места размещения.

При анализе географии ПИИ компаний статистику из их финансовых отчетов можно дополнять сообщениями в деловых СМИ, которые содержат экспертные оценки о стоимости капиталовложений. Преимущественно на основе СМИ созданы базы данных с хорошим представлением информации о географических приоритетах ТНК. Особо можно выделить базы по слияниям и поглощениям («Томсон Рейтерс» и ЮНКТАД), всем взаимным ПИИ в Европе («Эрнст энд Янг») и прямым инвестициям из стран СНГ в Евразии (ИМЭМО РАН).

Одновременное вовлечение в анализ географии ПИИ разнотипных источников информации позволяет уточнять картину трансграничных инвестиционных связей компаний, демонстрируемую официальной статистикой. Это можно проиллюстрировать на примере российских ТНК. Если по ряду государств, являющихся излюбленными «перевалочными базами» для ТНК третьих стран (Кипр, Швейцария, Люксембург), ЦБ РФ приводит намного бóльшие показатели накопленных российских ПИИ, нежели реальный объем капиталовложений российских компаний (поскольку учитывает географию по первой стране — реципиенту капитала в длинных цепочках перекрестного владения фирмами), то по другим странам объемы накопленных там российских ПИИ по сравнению с информацией о фактических ПИИ российских компаний сильно занижены. Прежде всего речь идет о странах СНГ, а также Ираке, Индии, Пакистане и Бангладеш. Например, накануне украинского кризиса российские ПИИ на Украине были занижены ЦБ РФ примерно втрое (или на 10 млрд долларов) за счет исключения ПИИ, поступивших через офшоры. Если бы подобного занижения не было, то не Кипр, а Украина лидировала бы по объемам ПИИ из России.

Выявленные масштабы ПИИ российских ТНК позволяют оценить реальное место российского бизнеса среди иностранных инвесторов в тех или иных странах. Наибольшую роль в общем массиве ПИИ капи-

тал из РФ вне постсоветского пространства играет в Ираке и Бангладеш, где его доля превышает 20%, причем ведущие российские ТНК («ЛУКойл» и «ВымпелКом» соответственно) вошли в них через третьи страны. Однако даже эти два государства заметно уступают по уровню присутствия российского бизнеса таким странам СНГ, как Таджикистан и Армения (где больше половины всех ПИИ — российские), Беларусь и Узбекистан (доля российских инвесторов — свыше 40%). Это означает, что на уровне хозяйственных связей компаний существуют объективные предпосылки для развития региональной интеграции в рамках постсоветского пространства, то есть проект ЕАЭС не является сугубо политическим. И речь не идет лишь об «эффекте соседства». Ведь у членов ЕС, граничащих с Россией, показатели намного ниже: в Польше и Финляндии (впрочем, как и в Германии или Швеции) вклад российских ТНК в накопленные ПИИ не достигает даже 1%, а в странах Балтии — меньше 10% (это ниже, чем в любой из стран СНГ).

Комплексный анализ официальной и корпоративной статистики позволяет оценить реальные масштабы ПИИ из разных государств и в самой России. В действительности ведущими источниками ПИИ для РФ выступают компании из Германии, Франции и США (тогда как, по данным ЦБ РФ на 1 октября 2015 г., они занимали лишь 4-е, 7-е и 16-е места), а из малых стран — Австрии, Швеции и Финляндии (соответственно 11-е, 13-е и 14-е места) [3]. Кроме того, использование данных из отчетов компаний позволяет опуститься в анализе ПИИ с уровня стран до регионов и конкретных городов.

Концептуальная основа изучения географии инвестиций ТНК

При изучении географии сельского хозяйства и промышленности возникли разные частные концепции размещения, которые в 1930-е гг. пытались систематизировать несколько ученых, включая А. Лёша с его учением о пространственной организации хозяйства [22]. Однако во второй половине XX в. статические штандортные концепции с трудом описывали быстро меняющуюся экономическую реальность. Развитие сферы услуг, ускорение научно-технического прогресса, меняющего вместе с технологиями и ведущие факторы размещения промышленных предприятий, повышение волатильности цен на ресурсы, наконец, многозаводской характер крупных фирм, ставших к тому же ТНК, потребовали новых динамичных подходов.

Внимание к теоретическому объяснению роста фирмы повысилось в 1950-е гг. [26]. Тогда зародились и первые специальные концепции, объясняющие феномен ТНК. Со временем наиболее авторитетной концепцией ПИИ стала «эkleктическая парадигма» Дж. Даннинга [15]. Но при всей своей наглядности и аналитических достоинствах она рассматривает решение о локализации капиталовложений за рубежом в статике. Объясняя, как и почему компания начинает вывозить капитал,

эта теория не дает ответа на вопрос, что заставляет ТНК продолжать зарубежную экспансию. Нельзя с ее помощью ответить и на вопрос, почему фирма выбирает для ПИИ одни страны, игнорируя другие, похожие на них по экономическим характеристикам.

Динамизм в исследовании ПИИ был привнесен экономистами в рамках Гарвардского проекта изучения ТНК, позволившего создать концепцию жизненного цикла товаров [28]. С точки зрения вклада в географический анализ инвестиций было показано, что на разных стадиях жизненного цикла при производстве товара предъявляются разные требования к капиталу, трудовым ресурсам, научно-техническому потенциалу и т. д. Хотя позднее выяснилось, что далеко не все товары проходят растянутый жизненный цикл, позволяющий менять географию производства при переходе на следующие стадии цикла, с помощью этой концепции в 1970-е гг. удалось объяснить масштабный перенос промышленного производства из развитых стран в развивающиеся. Кроме того, именно участники Гарвардского проекта впервые на примере Канады и США обратили внимание на «эффект соседства» в географии ПИИ — предпочтение многими ТНК близлежащих стран, что не могла объяснить концепция Дж. Даннинга.

В 1970-е гг. динамический подход к объяснению ПИИ применили японские экономисты. На основе ревизии милитаристской концепции «летающих гусей» они попытались примирить макроэкономический подход в изучении внешней торговли (в рамках теории соотношения факторов производства О. Хекшера — Б. Улина) с микроэкономическими исследованиями ТНК. С тех пор концепция заметно усложнилась [25]. Определенные черты постепенной интернационализации бизнеса в одних странах под воздействием инвестиций ТНК из других, экономически более развитых государств удалось увидеть не только в Тихоокеанской Азии, но и Европе — когда германские инвесторы в начале 1990-х гг. стали осваивать Польшу, а затем с ее территории началась экспансия в страны бывшего СССР.

Динамические концепции, сопряженные с географическими теориями, появились в 1970-е гг. в Швеции, а потом получили развитие за ее пределами. Альтернативу концепции Дж. Даннинга попыталась создать Упсальская школа интернационализации фирмы [19], которая в России пока не слишком известна. От прикладных работ Дж. Ваупела и У. Дэвидсона (созданных в рамках концепции жизненного цикла товара) эта школа унаследовала интерес к географии ПИИ. При этом шведские ученые приблизились к описанию реальных механизмов принятия решений о ПИИ через использование выводов психологии и поведенческой школы в экономике (бихевиоризма). Двумя основными идеями Упсальской школы можно считать следующие.

1. Выход на мировые рынки — управленческое решение повышенного риска в условиях неопределенности. Нехватка опыта для решения новых задач обуславливает стадийность интернационализации компании. На первых этапах осваиваются простейшие формы внешней торговли, потом более сложные, затем фирма постепенно вовлекается в

зарубежное производство (начиная со сборочных цехов и заканчивая организацией предприятий полного цикла). Были даже предложены схематические модели стадийного развития ТНК [18]. Правда, наши исследования показывают, что специфика сферы услуг, а также возможность топ-менеджеров заранее получить опыт в других ТНК приводят в современных условиях к слабой выраженности стадий интернационализации у многих фирм.

2. Большое влияние на географию внешних связей ТНК оказывает «психологическое расстояние», которое определяется как реальной удаленностью, так и этнокультурными, языковыми барьерами. В итоге наблюдается пространственная диффузия ПИИ с разными рисунками для ТНК различных стран, в том числе из-за «эффекта соседства».

Наши расчеты показали, что «эффект соседства» нельзя абсолютизировать [21]. Хотя психологические барьеры важны, помимо фактора информированности и сугубо экономических мотивов на географию ПИИ сильно влияют внешнеполитические условия, что видно на примере инвестиционных связей России со странами Балтии.

Другой подход к динамическому анализу ПИИ восходит к концепции пространственной диффузии инноваций шведского географа Т. Хэгерстранда, которая спустя четверть века была применена к описанию распространения ПИИ на примере японских предприятий в ФРГ [27]. Впоследствии нами было показано, что базовая иерархически-волновая модель диффузии ПИИ у ТНК (а фактически ее дочерних предприятий и филиалов) характерна лишь для производителей технологически несложной промышленной продукции, ориентированной на массового потребителя, или компаний, оказывающих стандартный набор услуг [7]. Иерархический элемент означает размещение дочерних структур сначала в крупнейших центрах, а потом во второстепенных. Волновой элемент означает постепенную экспансию ПИИ из центров на периферию. Часто разделить иерархический и волновой элементы сложно. При возможности экономии на масштабе модель упрощается. Географический рисунок сильно искажается при «эффекте соседства» или наличии еще до осуществления ПИИ кооперационных связей ТНК и предприятий — реципиентов капитала (что понятно: исключается процесс постепенного роста информированности потенциального инвестора). Есть отрасли, например нефтегазовая, где иерархически-волновая диффузия в принципе не существует, так как варианты размещения предприятий сильно ограничены географией природных ресурсов, а нередко и государственным регулированием.

Опора на динамические концепции размещения позволяет выявлять важные тенденции прямого инвестирования. Безусловно, каждый инвестор может исходить из своего, относительно уникального набора мотивов размещения, но поведение всего массива ТНК в динамике часто удается объяснить довольно простыми закономерностями (тем более что ТНК нередко ориентируются в своих решениях на инвесторов-пионеров, особенно фирмы соотечественников).

Хотя масштабный рост ПИИ у большинства формирующихся российских ТНК начался приблизительно лишь в 2004—2008 гг., уже есть примеры перерастания компаний из так называемых региональных ТНК в подлинно глобальные. Иллюстрацией служит «ВымпелКом», который в 2004 г. начал заграничную экспансию с СНГ, в 2008 г. вышел с ПИИ в страны бывшего социалистического лагеря в Юго-Восточной Азии, а с 2011 г. приступил к глобальной экспансии, включающей Италию, Южную Азию, арабские страны и Тропическую Африку. Другой пример — «Сбербанк», начавший зарубежный бизнес с СНГ, а потом купивший активы в Турции и Центрально-Восточной Европе. Немало примеров поэтапной интернационализации с постепенно угасающим «эффектом соседства» и среди российских промышленных ТНК. Так, вначале владевший активами в европейской части России «ЕвроХим» установил в 2002 г. контроль над предприятием по выпуску удобрений в Литве. Через 10 лет «ЕвроХим» приобрел завод в Бельгии, в 2013 г. начал добычу сырья в Казахстане, в 2014-м осуществил ПИИ в Китае, а в 2015-м — в США.

На внутристрановом уровне закономерности иерархически-волновой диффузии ПИИ лучше видны на примерах освоения рынков России зарубежными ТНК. Так, «Макдоналдс», вложивший в России уже свыше 1 млрд долларов (более чем в 500 ресторанов на территории свыше 50 субъектов Федерации), — яркий пример базовой модели иерархически-волновой диффузии ПИИ. Его первый ресторан появился в Москве в 1990 г. За следующие 10 лет «Макдоналдс» открыл 38 новых ресторанов в столице и 32 предприятия в городах Московской области (то есть налицо начало волнового элемента диффузии). Иерархический элемент диффузии ПИИ американской компании в России начался в 1996 г., когда ее первый ресторан появился в Санкт-Петербурге. Далее предприятия «Макдоналдса» начали работать в других городах-миллионерах европейской части России — Нижнем Новгороде (1997 г.), Казани и Самаре (1999 г.), Ростове-на-Дону (2001 г.), причем из каждого крупного города начиналась своя волновая диффузия ПИИ. На Урал «Макдоналдс» пришел лишь в 2000-е гг., а в Восточной Сибири и на Дальнем Востоке у него до сих пор нет ресторанов.

Примером упрощенной диффузии ПИИ под влиянием эффекта масштаба, причем со сдвигом первого центра размещения из-за «эффекта соседства», служит пивоваренная компания «Балтика», контролируемая «Балтик Бевереджиз Холдинг». Так, в 1993 г. скандинавские инвесторы приобрели 75% акций завода «Балтика» в Петербурге, в 1996 г. «Балтика» стала владельцем 60% акций «Ярпиво» в Ярославле (потом все доли были увеличены), в 1997 г. установила контроль над заводами в Ростове-на-Дону и Туле (позднее эти предприятия расширились). Лишь в 1999 г. фирма вышла за пределы европейской части России, установив контроль над заводами в Челябинске (прекратил работу в 2015 г.) и Красноярске. Диффузия продолжилась в 2002—2003 гг., когда были построены новые заводы в пригороде Самары и Хабаровске и куплен пакет акций пивоваренной компании в Воронеже. В 2007—2008 гг. построен завод в Новосибирске.

Несмотря на то что у некоторых компаний, прежде всего машиностроительных, пространственная диффузия не вписывается в обобщенные модели, сложение данных по большому массиву отдельных фирм позволяет увидеть ряд закономерностей в географии ПИИ. Во-первых, в качестве реципиентов ПИИ доминируют крупнейшие экономические центры, прежде всего Москва, а также Санкт-Петербург (особенно за счет североамериканских инвесторов), хотя постепенно их доля сокращается, по крайней мере за счет соседних регионов. Эпизодическое увеличение удельного веса крупнейших центров не опровергает иерархически-волновую модель, поскольку сопряжено с приходом новой группы иностранных ТНК в периоды улучшения инвестиционного климата в России (ведь для «новичков» диффузия только начинается).

Во-вторых, в географии ПИИ отдельных стран прослеживается «эффект соседства». Например, по данным ЦБ РФ, в Карелии на сегодняшний день из 234 млн долларов накопленных ПИИ на Финляндию приходится 64 млн долларов (1-е место). В Санкт-Петербурге в официальной статистике Финляндия пропускает вперед только Кипр (у Финляндии 1093 млн долларов, а у куда более значимого для России инвестиционного партнера Германии — лишь 667 млн). Зато на Дальнем Востоке доминируют восточноазиатские инвесторы (например, в Приморском крае южнокорейские ПИИ по объему уступают только псевдоиностранным вложениям с Кипра). Яркое «эффект соседства» проявляется на примерах стран, которые в принципе не вывозят капитал в значительном объеме. Так, из 465 млн долларов ПИИ, накопленных в Калининградской области, 39 млн приходится на Литву, тогда как общий объем ПИИ этой страны в России составил 129 млн долларов.

Прикладные выводы

Выявленные закономерности размещения ПИИ внутри страны могут быть использованы для стимулирования притока этих инвестиций в российские регионы. Определение места региона в иерархически-волновой диффузии компаний той или иной отраслевой и страновой принадлежности (даже с учетом множества искажений и отклонений от базовой модели) позволит лучше понять успехи и неудачи проводимой правительством инвестиционной политики.

Примером может служить Санкт-Петербург, который теоретически должен для иностранных торговых сетей становиться вторым по времени осуществления ПИИ центром размещения после Москвы, а для североамериканских ТНК даже первым. Действительно, известная германская торговая сеть «Метро Кэш энд Керри» открыла свой магазин в «северной столице» в 2003 г., спустя лишь два года после появления такого в Москве (и на год раньше, чем в Казани). Однако крупнейшая российская торговая сеть под иностранным контролем, французская «Ашан», придя в 2002 г. в московский регион, в Санкт-Петербурге от-

крыла гипермаркет только в 2006 г., и даже на несколько дней позже, чем в Нижнем Новгороде и Екатеринбурге. Шведская ИКЕА, несмотря на «эффект соседства», в 2000 г. сначала пришла в Москву (правда, тогда она действовала через германское подразделение), и только в конце 2003 г. открыла магазин в Петербурге, лишь на несколько месяцев раньше, чем в Казани (поскольку стройка в «северной столице» была заморожена из-за конфликта с властями).

Показателен случай Тюменской области, где на 1 октября 2015 г. (без учета автономных округов) накопленные ПИИ составили 15,4 млрд долларов. Впереди было лишь четыре российских региона, но более 99% этих капиталовложений — из ЕС, при том что Тюменская область находится в азиатской части России. С учетом обычно заметного «эффекта соседства» в географии ПИИ это ставит вопрос о недоиспользованном инвестиционном потенциале региона для ПИИ из Азии. Поэтому, помимо диверсификации инвестиционных контактов за счет США, Тюменской области следует обратить внимание на такие значимые источники капитала, как Япония, Китай, Республика Корея и Сингапур. Анализ времени появления конкретных ТНК в Тюменской области (магазинов «Ашан», ресторанов «Макдоналдс», предприятий других ТНК, хорошо описываемых моделью иерархически-волновой диффузии) показывает, что регион часто проигрывает соседям в негласных «иерархиях» городов для компаний-инвесторов. В итоге успехи области во многом связаны с богатыми природными ресурсами, а не с активностью властей в инвестиционной сфере.

На основе использования динамических концепций размещения можно предложить универсальные рекомендации для целых типов регионов. Так, в приграничных районах важно уделять внимание информационной работе с потенциальными инвесторами из соседних стран. Это (среди прочего) предусматривает перевод ориентированных на инвесторов региональных интернет-сайтов не только на английский, но и в случае северо-западных регионов России, например, на финский язык, а дальневосточных — на китайский.

Можно дать рекомендации и российским соседям. Пока мы видим лишь единичные случаи использования Финляндии, стран Балтии или Польши в качестве отправной точки для инвестиционного освоения российскими ТНК всего ЕС. Отчасти это вызвано опасениями малых стран получить чрезмерное доминирование бизнес-структур крупного соседа. Однако модель иерархически-волновой диффузии ПИИ показывает, что российские ТНК вряд ли будут стремиться полностью захватить узкие рынки — после получения необходимого опыта работы в условиях законодательной системы ЕС при отчасти русскоязычной среде компании направят свою экспансию дальше, в другие страны Евросоюза. При этом сами балтийские соседи России в итоге получают дополнительные ПИИ.

Исследование выполнено за счет гранта РНФ (проект 14-28-00097) в ИМЭМО им. Е. М. Примакова РАН.

Список литературы

1. Банников А. Ю. Кластеры как новая форма территориальной организации химической промышленности Германии : автореф. дис. ... канд. геогр. наук. М., 2015.
2. Витковский О. В. География промышленности зарубежных стран. М., 1997.
3. Входящие прямые инвестиции в Российскую Федерацию из-за рубежа по инструментам и странам-инвесторам в 2014—2015 гг. URL: http://www.cbr.ru/statistics/credit_statistics/direct_investment/dir-inv_in_country_2.xlsx (дата обращения: 01.05.2016).
4. Гречко Е. А. Модели управления транснациональными корпорациями в условиях глобализации. М., 2006.
5. Кузнецов А. В. Германия: современные особенности географии прямых зарубежных инвестиций // Вопросы экономической и политической географии зарубежных стран. 1999. Вып. 14. С. 69—81.
6. Кузнецов А. В. Место стран Балтии в географических сегментах крупнейшей ТНК Европы // Балтийский регион. 2015. № 1. С. 36—48.
7. Кузнецова О. В., Кузнецов А. В., Туровский Р. Ф., Четверикова А. С. Инвестиционные стратегии крупного бизнеса и экономика регионов. М., 2007.
8. Лобанов М. М. Трансформация отраслевой и территориальной структуры промышленности постсоциалистических стран Центрально-Восточной Европы : автореф. дис. ... канд. геогр. наук. М., 2010.
9. Мироненко Н. С., Фомичев П. Ю., Гитер Б. А. Транснационализация мирового хозяйства // Пространственные структуры мирового хозяйства М., 1999. С. 197—224.
10. Прусс Е. А. Особенности современного размещения иностранных банков на территории США // Вопросы экономической и политической географии зарубежных стран. 2009. Вып. 18. С. 158—170.
11. Самусенко Д. Н. Географический анализ процессов прямого инвестирования в современном мировом хозяйстве // Вестник Московского университета. Сер. 5 : География. 2014. № 1. С. 42—48.
12. Слука Н. А., Пилька М. Э. Глобальность городов США с позиций корпоративного подхода // Економічна та соціальна географія. 2014. Вып. 1 (69). С. 86—94.
13. Buckley P. J., Ghauri P. N. Globalisation, Economic Geography and the Strategy of Multinational Enterprise // Journal of International Business Studies. 2004. Vol. 35, № 2. P. 81—98.
14. Davidson W. H. The Location of Foreign Direct Investment Activity: Country Characteristics and Experience Effects // Journal of International Business Studies. 1980. Vol. 11, № 2. P. 9—22.
15. Dunning J. H. Location and the Multinational Enterprise: A Neglected Factor? // Journal of International Business Studies. 1998. Vol. 29, № 1. P. 45—66.
16. Globaltrans Investment PLC. Directors' report and consolidated financial statements for the year ended 31 December 2014. URL: http://www.globaltrans.com/fileadmin/migrated/content_uploads/GLTR_consolidated_FS_2014_Execution_copy_01.pdf (дата обращения: 01.05.2016).
17. Hayter R., Watts H. D. The Geography of Enterprise: A Reappraisal // Progress in Human Geography. 1983. Vol. 7, № 2. P. 157—181.
18. Håkanson L. Towards a Theory of Location and Corporate Growth // Spatial analysis, industry and the industrial environment / ed. by F. E. I. Hamilton, G. J. R. Linge. Chichester, N. Y., 1979. P. 115—138.
19. Johanson J., Vahlne J.-E. The Internationalization Process of the Firm — A Model of Knowledge Development and Increasing Foreign Market Commitments // Journal of International Business Studies. 1977. Vol. 8, № 1. P. 23—32.

20. *Krumme G.* Toward a Geography of Enterprise // *Economic Geography*. 1969. Vol. 45, № 1. P. 30—40.
21. *Kuznetsov A. V., Kvashnin Yu. D., Nevskaya A. A., Chetverikova A. S.* EAEU and Eurasia: Monitoring and Analysis of Direct Investments. St. Petersburg, 2015.
22. *Lösch A.* Die räumliche Ordnung der Wirtschaft. Jena, 1940.
23. *McNee R. B.* Functional Geography of the Firm, with an Illustrative Case Study from the Petroleum Industry // *Economic Geography*. 1958. Vol. 34, № 4. P. 321—337.
24. *OECD* Benchmark Definition of Foreign Direct Investment : 4th ed. P., 2008.
25. *Ozawa T.* The (Japan-Born) “Flying-Geese” Theory of Economic Development Revisited — and Reformulated from a Structuralist Perspective // *Global Policy*. 2011. Vol. 2, № 3. P. 272—285.
26. *Penrose E.* The Theory of the Growth of the Firm. Oxford, 1959.
27. *Schlunze R. D.* Spatial Diffusion of Japanese Firms in West Germany and West Berlin from 1955 to 1989 // *Geographical Review of Japan. Series B*. 1992. Vol. 65, № 1. P. 32—56.
28. *Vernon R.* International Investment and International Trade in the Product Cycle // *The Quarterly Journal of Economics*. 1966. Vol. 80, № 2. P. 190—207.

Об авторе

Алексей Владимирович Кузнецов, член-корреспондент РАН, доктор экономических наук, заместитель директора, Институт мировой экономики и международных отношений им. Е. М. Примакова РАН (ИМЭМО РАН), Россия.

E-mail: kuznetsov@imemo.ru

Для цитирования:

Кузнецов А. В. Особенности анализа географии зарубежных инвестиций транснациональных корпораций // *Балтийский регион*. 2016. Т. 8, № 3. С. 30—44. doi: 10.5922/2074-9848-2016-3-2.

GEOGRAPHY OF FOREIGN INVESTMENT OF TRANSNATIONAL CORPORATIONS

A. Kuznetsov *

* *Primakov Institute of World Economy and International Relations of the Russian Academy of Sciences 23 Profsoyuznaya ul., Moscow, 117997, Russia*

Submitted on May 10, 2016

This article develops a methodology for studying the geography of companies — an area of human geography that remains understudied in Russia. The authors refer to foreign direct investment (FDI) studies to stress the importance of analysing individual transnational corporations. Special attention is paid to FDI statistics, including international statistics provided by IMF, OECD, and UNCTAD, the official data of central banks on FDI destinations, and information on companies' assets by geo-

graphical segments. The article emphasises limitations of classical localisation concepts (e.g. A. Lösch's theory) and key concepts of transnationalisation (e.g. J. H. Dunning's 'eclectic paradigm', R. Vernon's 'product life cycle', and the 'flying geese paradigm' developed by Japanese authors). Dynamic localisation concepts (e.g. the Uppsala model and hierarchical/wave diffusion models) are considered an important contribution to the existing theoretical framework for studying FDI geography. Various patterns of spatial distribution of FDI are examined taking Russian transboundary investments, including those distorted by the 'neighbourhood effect' as an example.

Key words: foreign direct investments (FDI), transnational corporation (TNC), dynamic localisation concepts, geography of companies.

References

1. Bannikov, A. Yu. 2015, *Klastery kak novaja forma territorial'noj organizatsii khimicheskoy promyshlennosti Germanii* [Clusters as a new form of territorial organization of the German chemical industry], PhD thesis, Moscow.
2. Vitkovskij, O. V. 1997, *Geografija promyshlennosti zarubezhnyh stran* [Geography of industry of foreign countries], Moscow.
3. *Russian Federation: Inward Foreign Direct Investment Positions by Instruments and Geographical Allocation in 2013—2015*, available at: http://www.cbr.ru/eng/statistics/credit_statistics/direct_investment/dir-inv_in_country_2_e.xlsx (accessed 1 May 2016).
4. Grechko, E. A. 2006, *Modeli upravlenija transnatsional'nymi korporatsijami v uslovijah globalizatsii* [Management models of transnational corporations in conditions of globalization], Moscow.
5. Kuznetsov, A. V. 1999, Germanija: sovremennyye osobennosti geografii prjamyh zarubezhnyh investitsij [Germany: modern features of foreign direct investment geography], *Voprosy ekonomicheskoy i politicheskoy geografii zarubezhnyh stran*, no. 14, p. 69—81.
6. Kuznetsov, A. V. 2015, The Baltics in the Geography of the Largest Transnational Corporations of Europe, *Baltic Region*, no. 1, p. 25—35. DOI: 10.5922/2079-8555-2015-1-2.
7. Kuznetsova, O. V., Kuznetsov, A. V., Turovskij, R. F., Chetverikova A. S. 2007, *Investitsionnyje strategii krupnogo biznesa i ekonomika regionov* [Investment strategies of large business and economy of regions], Moscow.
8. Lobanov, M. M. 2010, *Transformatsija otraslevoj i territorial'noj struktury promyshlennosti postsotsialisticheskikh stran Tsentral'no-Vostochnoj Jevropy* [Transformation of industrial and territorial structure of industry of post-socialist countries of Central and Eastern Europe], PhD thesis, Moscow.
9. Mironenko, N. S., Fomichev, P. Yu., Giter, B. A. 1999, Transnatsionalizatsija mirovogo khozjajstva [Transnationalization of world economy], *Prostranstvennyje struktury mirovogo khozjajstva*, Moscow, p. 197—224.
10. Pruss, Ye. A. 2009, Osobennosti sovremennogo razmeschenija bankov na territorii SShA [Specifics of modern localization of foreign banks in the USA], *Voprosy ekonomicheskoy i politicheskoy geografii zarubezhnyh stran*, no. 18, p. 158—170.
11. Samusenko, D. N. 2014, Geograficheskij analiz protsessov prjamogo investirovanija v sovremennom mirovom khozjajstve [Geographical analysis of FDI processes in modern world economy], *Vestnik Moskovskogo universiteta, Ser. 5. Geografija*, no. 1, p. 42—48.
12. Sluka, N. A., Pil'ka, M. E. 2014, Global'nost' gorodov SShA s positsij korporativnogo podhoda [Global status of US cities from corporate approach], *Ekonomichna ta sotsial'na geografija*, no. 1 (69), p. 86—94.

13. Buckley, P.J., Ghauri, P.N. 2004, Globalisation, Economic Geography and the Strategy of Multinational Enterprise, *Journal of International Business Studies*, Vol. 35, no. 2, p. 81—98.
14. Davidson, W.H. 1980, The Location of Foreign Direct Investment Activity: Country Characteristics and Experience Effects, *Journal of International Business Studies*, Vol. 11, no. 2, p. 9—22.
15. Dunning, J.H. 1998, Location and the Multinational Enterprise: A Neglected Factor? *Journal of International Business Studies*, Vol. 29, no. 1, p. 45—66.
16. Globaltrans Investment PLC, 2015, *Directors' report and consolidated financial statements for the year ended 31 December 2014*, available at: http://www.globaltrans.com/fileadmin/_migrated/content_uploads/GLTR_consolidated_FS_2014_Execution_copy_01.pdf (accessed 1 May 2016).
17. Hayter, R., Watts, H.D. 1983, The Geography of Enterprise: A Reappraisal, *Progress in Human Geography*, Vol. 7, no. 2, p. 157—181.
18. Håkanson, L. 1979. Towards a Theory of Location and Corporate Growth. In: Hamilton, F. E. I., Linge, G. J. R. (eds.), *Spatial analysis, industry and the industrial environment*, Chichester — N. Y., p. 115—138.
19. Johanson, J., Vahlne, J.-E. 1977, The Internationalization Process of the Firm — A Model of Knowledge Development and Increasing Foreign Market Commitments, *Journal of International Business Studies*, Vol. 8, no. 1, p. 23—32.
20. Krumme, G. 1969, Toward a Geography of Enterprise, *Economic Geography*, Vol. 45, no. 1, p. 30—40.
21. Kuznetsov, A. V., Kvashnin, Yu. D., Nevskaya, A. A., Chetverikova, A. S. 2015, *EAEU and Eurasia: Monitoring and Analysis of Direct Investments*, St. Petersburg.
22. Lösch, A. 1940, *Die räumliche Ordnung der Wirtschaft*, Jena.
23. McNee, R. B. 1958. Functional Geography of the Firm, with an Illustrative Case Study from the Petroleum Industry, *Economic Geography*, Vol. 34, no. 4, p. 321—337.
24. OECD, 2008, *Benchmark Definition of Foreign Direct Investment*, 4th edition, Paris.
25. Ozawa, T. 2011, The (Japan-Born) “Flying-Geese” Theory of Economic Development Revisited — and Reformulated from a Structuralist Perspective, *Global Policy*, Vol. 2, no. 3, p. 272—285.
26. Penrose, E. 1959, *The Theory of the Growth of the Firm*, Oxford.
27. Schlunze, R. D. 1992, Spatial Diffusion of Japanese Firms in West Germany and West Berlin from 1955 to 1989, *Geographical Review of Japan, Series B*, Vol. 65, no. 1, p. 32—56.
28. Vernon, R. 1966, International Investment and International Trade in the Product Cycle, *The Quarterly Journal of Economics*, Vol. 80, no. 2, p. 190—207.

About the author

Prof. Alexey V. Kuznetsov, corresponding member of the Russian Academy of Sciences, Deputy Director for Research, Primakov Institute of World Economy and International Relations of the RAS, Russia.

E-mail: kuznetsov@imemo.ru

To cite this article:

Kuznetsov A. V. 2016, Framework for the Analysis of Geography of Transnational Corporations Investments Abroad, Baltijskij region, Vol. 8, no. 3, p. 30—44. doi: 10.5922/2074-9848-2016-3-2.

УДК 332.2

**ИЗМЕНЕНИЕ
ЗЕМЛЕПОЛЬЗОВАНИЯ
И ЭКОНОМИКА
ДЕГРАДАЦИИ
ЗЕМЕЛЬНЫХ РЕСУРСОВ
В БАЛТИЙСКОМ
РЕГИОНЕ**

*Й. фон Браун**
*А. Мирзабаев**



Для экономической оценки деградации земель и устойчивого управления земельными ресурсами в регионе Балтийского моря авторами применена новая концептуальная модель. Проведенное исследование показало, что проблема деградации земель в странах региона стала актуальной и проявляется в основном в сокращении предоставляемых экосистемных услуг. С использованием метода переноса выгод было определено, что общая экономическая стоимость убытков, вызванных деградацией земель в Балтийском регионе, составляет 9 млрд долларов в год. С другой стороны, согласно нашим подсчетам, каждый доллар, вложенный в восстановление деградированных земель экосистемы, может принести около 3 долларов социальной прибыли в последующие 6 лет после увеличения ценностного значения биома, что делает меры по борьбе с деградацией земель в регионе как экологически значимыми, так и экономически привлекательными.

Ключевые слова: устойчивое управление земельными ресурсами, общая экономическая стоимость, деградация земельных ресурсов, метод переноса выгод, Балтийский регион

Введение

Почва предоставляет нам бесценные и в основном невозполнимые экосистемные услуги на местном и региональном уровнях, эти услуги могут выражаться во временных единицах, таких как объем производимых продуктов питания и продукции растениеводства, а также иметь постоянную значимость — регулирующие, поддерживающие и культурные функции экосистем [1]. Как примеры регулирующих экосистемных услуг можно назвать секвестрацию углерода и очистку грунтовых

* Боннский университет
53113, Германия, Бонн,
ул. Вальтера Флекса, 3

Поступила в редакцию 20.04.2016 г.

doi: 10.5922/2074-9848-2016-3-3

© Браун Й. фон, Мирзабаев А., 2016

вод. И если ценность и значимость временных экосистемных услуг осознана человеком давно и полностью, то важность постоянных экосистемных услуг по-прежнему недооценивается [2].

В настоящей статье для экономической оценки деградации земель и устойчивого управления земельными ресурсами в Балтийском регионе нами была применена новая концептуальная модель. Ее экономический подход включает в себя как непосредственные, так и отдаленные последствия деградации земель. В статье также просчитываются затраты на принятие мер по противодействию деградации земель и ущерб от бездействия в этой области. Деградация земель в экономическом плане влечет за собой прямые убытки от снижения производительности в сельскохозяйственной отрасли и косвенные убытки от сокращения экосистемных услуг. Авторы уделяют особое внимание экономической значимости как временных, так и постоянных экосистемных услуг и осуществляют попытку устранения информационного пробела при изучении следующего круга вопросов.

1. Какова степень деградации земель в территориально разъединенном регионе?

2. Каковы издержки деградации земель?

3. Сопоставимы ли затраты на принятие мер по противодействию деградации земель и ущерб от бездействия в этой области?

Для решения поставленных задач исследование было проведено в несколько этапов. Во-первых, в статье представлен обзор современных публикаций о степени деградации земель в регионе. Во-вторых, нами была проведена общая экономическая оценка издержек от деградации земель, которая учитывает значения показателей временных и постоянных экосистемных услуг. В заключение проводится сопоставление затрат на принятие мер по противодействию деградации земель и ущерба от бездействия в этом направлении в 6- и 30-летней перспективе. Учитывая то факт, что стратегия развития региона предполагает переход к устойчивой биоэкономике, основанной на знаниях, а также более эффективное и рациональное использование ресурсов биомассы [3], управление базой природных ресурсов и ее использование приобретают особое значение в рамках данной стратегии и требуют твердой политической воли и действий в интересах устойчивого управления земельными и почвенными ресурсами.

Концептуальная модель

В модели, используемой в данной статье, концепция общей экономической стоимости (ОЭС) применена для оценки последствий деградации земель [1; 2]. В этой концепции земельные и почвенные ресурсы рассматриваются в качестве природного капитала [4], который призван

обеспечивать экосистемные товары и услуги. Последние включают в себя временные услуги (обеспечивающие урожайность сельхозкультур, например), а также регулирующие, поддерживающие и культурные экосистемные услуги (секвестрация углерода) [1]. Продукция, полученная благодаря временным экосистемным услугам, как правило, продается на рынках и имеет рыночную цену; оценку же постоянных услуг произвести сложнее, поскольку они не имеют рыночной цены [1].

В связи с этим стоимость постоянных услуг вычисляется несколькими способами. К ним можно отнести *гедонистические методы ценообразования*, с помощью которых определяется значение постоянных экосистемных услуг путем измерения их вклада в стоимость продаваемого товара (например, реальная стоимость земли рядом с парком может быть выше, чем стоимость аналогичного участка, не находящегося здесь). Другой метод — *оценка затрат на поездки*; этим способом выявляется готовность людей платить за посещение определенных мест с целью получения доступа к их экосистемным услугам (например, к культурным и эстетическим ценностям). А с помощью *метода оценки стоимости замещения* можно определить стоимость услуг экосистем путем выявления того, сколько может стоить их замена. *Метод условной оценки*, реализуемый посредством прямого опроса, используется для определения готовности людей платить за экосистемные услуги. *Метод переноса выгод* позволяет применять уже определенную стоимость экосистемных услуг одной локации к другой с сопоставимыми условиями (подробнее в [5]). В настоящем исследовании метод переноса выгод применяется для оценки стоимости ущерба от деградации земель в Балтийском регионе.

Методы и источники данных

Методологически наше исследование направлено на сопоставление затрат на принятие мер по противодействию деградации земель и ущерба от бездействия [2]. На начальном этапе данные о землепользовании и изменениях растительного покрова в Балтийском регионе в 2001—2009 гг. были оценены с помощью показателей дистанционного зондирования, таких как данные спектрометра с формированием изображений со средним разрешением (MODIS) [6]. Набор данных MODIS включает в себя следующие виды землепользования и растительного покрова: лесные массивы, редколесье, кустарники, пастбища, пахотные земли, городские районы бесплодной земли и водные объекты (см. табл. 3 на с. 53). На втором этапе значения экосистемных услуг этих видов землепользования и растительного покрова стран Балтийского региона оценивались при помощи метода переноса выгод. Данные о



значениях экосистем были заимствованы из исследования «Экономика экосистем и биоразнообразия» (ЭЭБ) [7]. Городские районы и водные объекты исключались из анализа, поскольку доступа к данным об экосистемных услугах, которые они предоставляют, нет. База данных ЭЭБ содержит оценки стоимости экосистемных услуг, полученные в результате проведения около 300 ситуационных исследований во всем мире, включая Балтийский регион [7]. Соответствующие значения приводятся не только для временных экосистемных услуг, но и для постоянных. В результате во внимание принимается полная оценка экосистемы различных биомов. В частности, при таком анализе наибольшее значение придается лесам, затем пастбищам, лесным массивам, покрытым кустарником местностям, пахотным землям и бесплодным участкам. Пахотные земли имеют меньшее значение, чем леса, поскольку, несмотря на то, что пашни могут производить большее количество временных услуг, их общий объем экосистемных услуг меньше, так как леса предоставляют гораздо больший объем постоянных услуг (например, высокий уровень поглощения углерода).

Чтобы рассчитать затраты на меры по борьбе с деградацией земель, учитывают три вида расходов: на восстановление деградировавшего биома с низкой ценностью и возвращение ему первоначальной высокой стоимости, на техническое обслуживание; учитывается также ценовое выражение утраченных возможностей биома с низкой стоимостью. Данные о затратах на противодействие деградации получены из глобальной базы данных, разработанной в [2].

Деградация земельных ресурсов в Балтийском регионе и соседних странах

Балтийский регион составляют страны (или их части), расположенные на берегу Балтийского моря. В настоящей статье понятие Балтийского региона расширено, и мы включаем в него помимо Эстонии, Литвы, Латвии, Польши, Калининградской области России также Псковскую область РФ и Беларусь. Деградация земельных ресурсов — одна из наименее осознаваемых экологических проблем в этих странах, поэтому низкий уровень информированности населения, научных исследований в этой сфере и отсутствие политических действий не позволяют эффективно бороться с деградацией земель.

В данной статье мы ссылаемся лишь на небольшое количество современных научных исследований по проблеме деградации земельных ресурсов в Балтийском регионе. В докладе Министерства окружающей среды Латвии [8] об осуществлении на национальном уровне Конвенции Организации Объединенных Наций по борьбе с опустыниванием (UNCCD) указывается, что основной проблемой деградации земель

в стране является эрозия почвы, в том числе эрозия береговой линии моря. Около 17,3% от общего объема сельскохозяйственных угодий Латвии подвержены эрозии [8]. Другие виды деградации земель — уплотнение, заболачивание или закисление почв, наличие тяжелых металлов в сельскохозяйственных почвах, их загрязнение пестицидами, эвтрофикация, а также снижение содержания органических веществ в почве. Основные причины деградации земель — неустойчивые методы ведения сельского хозяйства и ненадлежащее землевладение, что ограничивает возможность принятия мер по обеспечению устойчивого землепользования [8]. Почти половина сельскохозяйственных земель в Латвии не может быть использована в результате их окисления [9]. Кроме того, значительные площади сельскохозяйственных земель загрязнены тяжелыми металлами [9].

В Калининградской области России основные типы деградации земельных ресурсов связаны с загрязнением почвы при добыче полезных ископаемых на открытых карьерах и вырубкой лесов [10]. По оценкам экспертов, около 30% общей площади Польши находится под угрозой эрозии [11]. После провозглашения независимости Эстонии процесс деградации земельных ресурсов в этой стране, по некоторым данным, замедлился, а в отдельных областях отмечается даже улучшение состояния почв в результате сокращения тяжелой культивации сельскохозяйственных угодий и повышения доли земель под паром [12]. Другие источники [12], однако, указывают на то, что около 0,5 млн га почвенных ресурсов Эстонии подвержены эрозии. Кроме того, основными проблемами деградации земельных ресурсов здесь по-прежнему остаются уплотнение, переувлажнение и деградация почв в результате добычи полезных ископаемых [12].

Зачастую деградация земель проявляется снижением урожайности биомассы и исчезновением поверхностной растительности [13]. Поэтому во многих исследованиях используется стандартизованный индекс различий растительного покрова (НДВИ) для определения приблизительного значения уровня деградации земель [14; 15]. Закономерность НВДИ может быть косвенным показателем уровня деградации земель, если источник питательных веществ для растительности поступает в основном из почвы. Однако для определения плодородности пахотных земель, на которых интенсивно применяются минеральные удобрения, или таких угодий, где зерновые культуры могут восполнить потери органического углерода в почве путем увеличения потребления углекислого газа из атмосферы, показатели НДВИ могут быть неточными [15]. Учитывая данные недавнего картирования деградации земель в регионе Балтийского моря с использованием спутниковой информации, а также указанные выше потенциальные погрешности, можно констатировать очевидное значительное увеличение площади деградированных земель в регионе в период с 1982 по 2006 г. ([15], рис. 1).

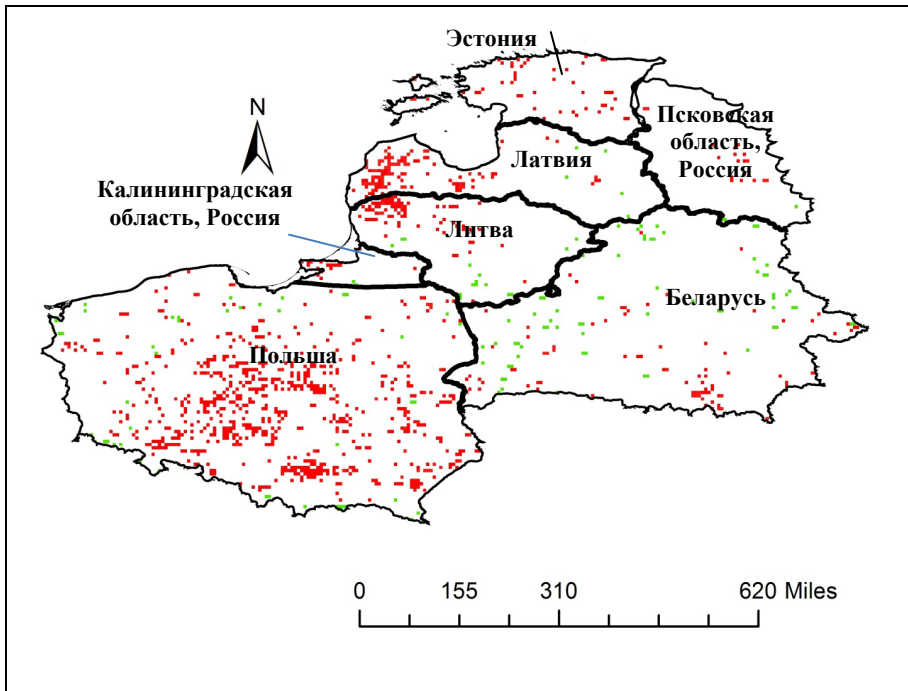


Рис. 1. Неблагоприятные по деградации почвы районы Балтийского региона (на основе низких показателей урожайности биомассы)

Примечание. Данное изображение Балтийского региона и соседних стран и территорий не отражает точку зрения и официальную позицию авторов, организаций, в которых они работают, или организаций, финансирующих их деятельность, и представлено здесь в качестве географической иллюстрации, заимствованной из международной базы данных по административно-территориальным границам.

Степень деградации земель в регионе, как показывают данные, приведенные в [15], колеблется в пределах от 3% в Эстонии до 14% в Польше (табл. 1, рис. 1). Деградация пахотных земель и пастбищ является основным видом деградации земель во всех странах региона (табл. 1). Проблемные зоны деградации земель сосредоточены в прибрежных районах Литвы и Латвии, центральной и южной частях Польши.

Большинство проблемных территорий в регионе считаются таковыми вследствие применения химических удобрений, а не из-за деградации земель, что, на наш взгляд, ошибочно. Эти районы деградации земель, обозначенные на рисунке 1, также потенциально влияют на уровень жизни значительной части местного населения. Прямое воз-

действие деградации земель Балтийского региона на доходы людей, проживающих на соответствующих территориях, могло бы быть меньше, если бы сельское хозяйство выступало здесь менее важным источником дохода. Тем не менее косвенное воздействие деградации почв за счет сокращения экосистемных услуг по-прежнему значимо (табл. 2).

Таблица 1

Долгосрочное (1982—2006 гг.) снижение стандартизованного индекса различий растительного покрова (НДВИ) по основным типам почвенно-растительного покрова / видам использования земель

Страна	Площадь снижения НДВИ, км ² (%)							Всего
	Пахотные земли	Мозаичный растительный покров — культуры	Земли, покрытые лесом	Смешанный лес — кустарники/трава	Кустарниковая растительность	Травянистая растительность	Скудная растительность	
Беларусь	3776 (3)	128 (0)	1600 (1)	0 (0)	0 (0)	192 (3)	64 (5)	5760 (3)
Эстония	1984 (14)	—	448 (1)	0 (0)	0 (0)	832 (15)	64 (1)	3328 (8)
Латвия	3328 (15)	—	3328 (5)	0 (4)	0 (0)	512 (11)	192 (2)	7360 (12)
Литва	3200 (7)	—	512 (1)	64 (0)	0 (0)	1600 (28)	128 (1)	5504 (9)
Польша	36672 (16)	—	2816 (2)	128 (3)	0 (0)	1152 (12)	2624 (3)	43392 (14)
Россия	562048 (27)	183296 (27)	4074176 (24)	482944 (22)	116416 (6)	162176 (17)	1401792 (19)	6982848 (43)

Источник: [15].

Примечания. 1. Данные о почвенно-растительном покрове взяты из атласа *GlobCover* за 2005—2006 гг. (разрешение — 300 м). 2. Общая площадь земель в таблице взята из базы данных показателей развития Всемирного банка за 2010—2012 гг.

Таблица 2

**Численность населения, проживающего в районах
с долгосрочным (1982—2006 гг.) снижением НДВИ**

Страна	Население, проживающее в районах снижения НДВИ		В том числе доли (%) районов, в которых:		
	Всего	Доля в общем объеме, %	уровень снижения НДВИ получен при помощи дистанционного зондирования	снижение НДВИ ошибочно принимается за воздействие углекислого газа	снижение НДВИ ошибочно принимается за воздействие химических удобрений
Беларусь	1 447 586	14,8	0	2	13
Эстония	181 745	14,5	0	14	0
Латвия	171 627	7,5	1	4	2
Литва	402 310	11,2	0	4	7
Польша	14 692 077	38,4	1	10	28
Россия	15 750 863	11,6	1	10	0

Источник: [15].

Примечания. 1. Данные о почвенно-растительном покрове взяты из атласа *GlobCover* за 2005—2006 гг. (разрешение — 300 м). 2. Общая площадь земель в таблице взята из базы данных показателей развития Всемирного банка за 2010—2012 гг.

Результаты

Динамика землепользования и растительного покрова в регионе

В период с 2001 по 2009 г. в Балтийском регионе отмечались значительные изменения в землепользовании и растительном покрове (табл. 3—5). Произошло существенное увеличение лесных площадей и уменьшение всех остальных видов растительного покрова и землепользования, за исключением пахотных земель, объем которых увеличился в ряде стран региона и при этом незначительно снизился на региональном уровне (табл. 5).

Таблица 3

Тип землепользования / почвенного покрова в 2001 г., тыс. га

Страна	Леса	Кустарники	Пахотные земли	Пастбища	Редколесье	Земли, лишенные растительности	Городские территории
Беларусь	7 994	167	9 529	1 942	838	0	134
Эстония	2 927	87	674 год	454	153	1	19
Латвия	3 737	160	1 338	1 033	126	0	22
Литва	2 127	86	3 533	559	130	0	34
Польша	8 790	113	19 287	847 год	1 281	1	799
Калининградская область, Россия	391	7	496	423	17	0	10
Псковская область, Россия	3 835	55	634	548	223	0	8
<i>Итого</i>	<i>29 801</i>	<i>675</i>	<i>35 491</i>	<i>5 806</i>	<i>2 768</i>	<i>2</i>	<i>1 026</i>

Источник: спутниковые данные радиометра MODIS.

Таблица 4

Тип землепользования / почвенного покрова в 2009 г., тыс. га

Страна	Леса	Кустарники	Пахотные земли	Пастбища	Редколесье	Земли, лишенные растительности	Городские территории
Беларусь	9 927	126	9 560	682	172	0	134
Эстония	3 306	60	710	201	15	1	19
Латвия	4 122	47	1 755	458	12	0	22
Литва	2 516	30	3 690	188	12	0	34
Польша	11 061	99	18 306	403	448	1	799
Калининградская область, Россия	433	9	792	98	2	0	10
Псковская область, Россия	4 205	28	660 год	370	20	0	8
<i>Итого</i>	<i>35 570</i>	<i>399</i>	<i>35 473</i>	<i>2 400</i>	<i>681</i>	<i>2</i>	<i>1 026</i>

Источник: спутниковые данные радиометра MODIS.

Таблица 5

**Тип землепользования / почвенного покрова —
разница между 2001 и 2009 гг., тыс. га**

Страна	Леса	Кустарники	Пахотные земли	Пастбища	Редколесье	Земли, лишенные растительности	Городские территории
Беларусь	1 933	– 41	31	– 1 260	666	0	0
Эстония	379	– 26	37	253	138	0	0
Латвия	384	113	417	575	114	0	0
Литва	389	56	156	371	– 118	0	0
Польша	2 271	– 14	– 981	– 444	– 834	0	0
Калининградская область, Россия	41	2	295	– 324	– 15	0	0
Псковская область, Россия	370	– 27	26	– 178	– 203	0	0
<i>Итого</i>	<i>5 767</i>	<i>– 275</i>	<i>– 19</i>	<i>– 3 405</i>	<i>– 2 088</i>	<i>0</i>	<i>0</i>

Источник: спутниковые данные радиометра MODIS.

Наибольший рост доли лесных массивов отмечался в Польше и Беларуси, где лесные площади увеличились на 25%. В целом в регионе площади лесов выросли на 19%. Однако при этом отмечалось значительное сокращение пастбищных и лесных территорий. Наиболее существенно они уменьшились также в Беларуси и Польше. В относительно небольшой по площади Калининградской области РФ темп снижения пастбищных угодий был наиболее резким: в период с 2001 по 2009 г. область утратила почти 75% всех пастбищ, которые преимущественно перешли в пахотные земли. Во всех странах региона луга и лесные массивы сократились на 75%, а территории, покрытые кустарником, на 60%. Общая площадь пахотных земель практически не изменилась. При этом проведенный нами подробный анализ показал, что в некоторых случаях ситуация с пахотными землями является более сложной. В частности, в Беларуси мы наблюдали значительный переход от территорий, использовавшихся под пахотные земли, к лесным массивам, при этом их общее значение не изменялось.

Экономические последствия деградации земель

Издержки от деградации земель

Результаты показывают, что суммарные годовые издержки от деградации земель в результате только изменения землепользования и характера почвенного покрова (без учета затрат на потери производительности в деградированных, но статичных биомах) составили около 8,6 млрд долларов США в период с 2001 по 2009 г. (табл. 6). В целом Беларусь и Польша несут самые большие убытки от деградации земель: 3,0 и 1,5 млрд долларов соответственно. Однако с точки зрения доли ВВП максимальные потери от деградации земель — у Калининградской и Псковской областей России, которые достигают соответственно 11,8 и 7,5 % в эквиваленте от их ВВП. Польша несет наименьшие убытки от деградации земель в сравнении с ее ВВП — 0,3 %.

Таблица 6

Затраты на мероприятия по борьбе с деградацией земель в регионе в сравнении с потерями от бездействия (в млрд долларов США)

Страна / регион	Затраты в 2009 г.		Затраты на мероприятия		Потери от бездействия		Соотношение потерь от бездействия / затрат на мероприятия, 6 лет
	в млрд дол.	в % от ВВП	6 лет	30 лет	6 лет	30 лет	
Беларусь	3,0	6,1	6,2	6,3	20,7	44,8	3
Эстония	0,6	1,5	1,5	1,5	4,2	9,1	3
Латвия	1,3	5,0	3,4	3,5	9,6	20,8	3
Литва	1,0	2,7	2,0	2,0	6,5	14,1	3
Польша	1,5	0,3	3,8	3,9	10,9	23,5	3
Калининградская область, Россия	0,7	11,8	1,2	1,2	4,7	10,1	4
Псковская область, Россия	0,5	7,5	2,0	2,0	4,3	9,3	2
<i>Итого</i>	<i>8,6</i>	<i>1,3</i>	<i>20,1</i>	<i>20,4</i>	<i>60,9</i>	<i>131,7</i>	<i>3</i>

Как видно из таблицы 6, затраты на мероприятия, направленные на борьбу с деградацией земель в регионе, составляют 20,1 млрд долларов США на протяжении 6 лет и 20,4 млрд в течение 30 лет.

Общая экономическая стоимость земельных экосистемных услуг в регионе, распределенная по типу землепользования и типу растительного покрова (в млрд долларов США)

Страна / регион	Экономическая стоимость												Изменение общей ЭС, %					
	лесов						пахотных земель							редколесья	пастбищ		Итого	
	2001	2009	2001	2009	2001	2009	2001	2009	2001	2009	2001	2009			2001	2009		
Беларусь	24 087	29 910	265	199	8 260	8 287	1 331	274	5 574	1 957	39 517	40 627			+ 3			
Эстония	8 819	9 960	138	96	584	615	243	24	1 303	576	11 087	11 272			+ 2			
Латвия	11 261	12 419	255	75	1 159	1 521	200	19	2 966	1 314	15 841	15 348			- 3			
Литва	6 408	7 580	137	48	3 063	3 198	207	19	1 604	538	11 419	11 383			- 0,3			
Польша	26 483	33 325	180	157	16 718	15 867	2 035	711	2 431	1 157	47 848	51 218			+ 7			
Калининградская об- ласть, РФ	1 179	1 304	11	14	430	686	27	4	1 213	283	2 861	2 290			- 20			
Пековская область, РФ	11 554	12 670	87	44	549	572	354	31	1 574	1 062	14 118	14 380			+ 2			
<i>Итого</i>	<i>89 791</i>	<i>107 168</i>	<i>1 073</i>	<i>633</i>	<i>30 763</i>	<i>30 746</i>	<i>4 397</i>	<i>1 082</i>	<i>16 665</i>	<i>6 887</i>	<i>142 691</i>	<i>146 518</i>			<i>+ 3</i>			

Эти затраты выравниваются после 6-летнего периода, что обусловлено определенными закономерностями. Большая часть затрат, связанных с организационными мероприятиями и издержками от неиспользованных возможностей альтернативных видов землепользования, происходит в течение первых 3—6 лет, расходы же на содержание вновь образованного ценного биома относительно невелики. При этом издержки бездействия продолжают расти с течением времени: начиная от 60,9 млрд долларов США за 6 лет до 131,72 млрд долларов в течение 30 лет.

Каждый доллар, вложенный в улучшение земельных ресурсов в регионе, приносит от 2 до 4 долларов прибыли в течение 6 лет. По прошествии 30 лет эта прибыль увеличивается в два раза. Приведенные выше расчеты учитывают только затраты на улучшение деградированных земель. В рассматриваемый период в регионе отмечалось значительное улучшение земель, происходившее в первую очередь за счет их обезлесения (как антропогенного, так и благодаря естественной регенерации). В результате чистый остаток от общей стоимости экосистемных услуг земли в регионе — положительный. Исключением стала Калининградская область России, где экономическая стоимость (ЭС) земли снизилась на 20% (табл. 7), прежде всего за счет того, что луга и лесные массивы, которые имеют более высокую суммарную экосистемную стоимость (в том числе временных и постоянных услуг), были заменены пахотными землями. Эти земли могут иметь более высокую стоимость временных услуг, чем пастбища и лесные массивы, но если учитывать постоянные услуги, то их ЭС зачастую ниже, чем ЭС пастбищ и лесных массивов.

Заключение

Деградация земельных ресурсов — одна из главных экологических проблем во многих странах Балтийского региона, однако внимания ей уделяют очень мало. Ежегодные издержки от деградации земель в регионе составляют примерно 8,6 млрд долларов США, или 1,3% в эквиваленте от валовой добавленной стоимости, производимой в регионе. В некоторых районах региона, в частности в Калининградской области России, издержки от деградации земель в доле ВВП области значительно выше — 11,8%. При этом потери от бездействия в отношении деградации земель в течение следующих 6 и 30 лет могут составить 61 млрд и 132 млрд долларов соответственно. В то время как затраты на мероприятия, направленные на борьбу с деградацией земельных ресурсов в те же периоды, будут в среднем от 3 до 6 раз ниже. Это значит, что каждый доллар, вложенный в улучшение деградированных земель, может принести 3 доллара прибыли в регионе за 6-летний период и 6 долларов в течение 30 лет, что является веским экономическим обоснованием для принятия мер по борьбе с деградацией земельных ресурсов.

Перевод с англ. Е. В. Шевченко

Список литературы

1. Braun J. von, Gerber N., Mirzabaev A., Nkonya E. The economics of land degradation // ZEF Working paper series. 2013. 109.
2. Nkonya E., Anderson W., Kato E. et al. Global cost of land degradation // Economics of Land Degradation and Improvement — A Global Assessment for Sustainable Development. Springer International Publishing. 2016. P. 117—165.
3. Winthner T. Ilga M and Valters K. 2014. A Bioeconomy for the Baltic Sea Region: mapping fo stakeholders, practices and opportunities. Innogate and Nordic Council of Ministers. URL: <http://bsrbioeconomy.net/resources.html> (дата обращения: 10.04.2016).
4. Daily G. C., Kareiva P. M., Polasky S. et al. Mainstreaming natural capital into decisions // Natural capital: theory and practice of mapping ecosystem services. 2011. P. 3—14.
5. Nkonya E., Gerber N., Baumgartner P. et al. The economics of desertification, land degradation, and drought: Towards an integrated global assessment // ZEF-Discussion Papers on Development Policy. 2011. N 150. P. 184.
6. Friedl M. A., Sulla-Menashe D., Tan B. et al. MODIS collection 5 global land cover: Algorithm refinements and characterization of new datasets // Remote Sensing of Environment. 2010. N 114(1). P. 168—182.
7. Van der Ploeg S., Groot R. S. de et al. The TEEB valuation database — A searchable database of 1310 estimates of monetary values of ecosystem services. Foundation for Sustainable Development. Wageningen, 2010.
8. Latvia MOE (Ministry of Environment) 2006 : National report to the UNCCD. History of the convention and its ratification by Latvia.
9. Karklins A. Soil degradation status and data availability in Latvia / Batjes N and Bridges E. Implementation of a Soil Degradation and Vulnerability database for Central and Eastern Europe / FAO and ISRIC. Rome, 2000.
10. Dedkov V., Nikitina S. Nature Management Conflicts in the Kaliningrad Region // Mediterranean Journal of Social Sciences. 2015. Vol. 6, N 6. S. 7.
11. Jackowski W. Assessment of soil erosion risk in Poland. URL: <http://www.geosystems.pl/upload/zalaczniki/Assessment%20of%20Soil%20Erosion%20in%20Poland.pdf> (дата обращения: 10.04.2016).
12. Reintam L., Karblane H., Petersell V. Short report on SOVEUR status in Estonia // Batjes N and Bridges E Implementation of a Soil Degradation and Vulnerability database for Central and Eastern Europe / FAO and ISRIC. Rome, 2000.
13. Reynolds J. F., Smith D. M. S., Lambin E. F. et al. Global desertification: building a science for dryland development // Science. 2007. N 316 (5826). P. 847—851.
14. Bai Z. G., Dent D. L., Olsson L., Schaepman M. E. Proxy global assessment of land degradation // Soil use and management. 2008. N 24(3). P. 223—234.
15. Le Q. B., Nkonya E., Mirzabaev A. Biomass productivity-based mapping of global land degradation hotspots // Economics of Land Degradation and Improvement — A Global Assessment for Sustainable Development. Springer International Publishing, 2016. P. 55—84.

Об авторах

Йоахим фон Браун, профессор, директор Центра экономических и технологических изменений, Боннский университет, Германия.

E-mail: jvonbraun@uni-bonn.de

Алишер Мирзабаев, доктор сельскохозяйственных наук, старший научный сотрудник Центра исследований развития (ZEF), Боннский университет, Германия.

E-mail: almir@uni-bonn.de

Для цитирования:

Браун Й. фон, Мирзабаев А. Изменение землепользования и экономика деградации земельных ресурсов в Балтийском регионе // Балтийский регион. 2016. Т. 8, № 3. С. 45—60. doi: 10.5922/2074-9848-2016-3-3.



LAND USE CHANGE AND ECONOMICS OF LAND DEGRADATION
IN THE BALTIC REGION

J. von Braun *

A. Mirzabaev *

* *University of Bonn 3 Walter Flex Str., Bonn, 53113, Germany*

Submitted on April 20, 2016

In this paper, we adapt a new conceptual framework for the assessment of the economics of land degradation and sustainable land management to the Baltic region. The findings show that the problem of land degradation in the countries of the region is quite substantial, manifesting itself through reductions in the provision of land ecosystem services. Using a benefit transfer approach, the total economic value of these losses due to land degradation is estimated to be about 9 billion USD annually. On the other hand, we find that every dollar invested into restoring the degraded land ecosystems may return about 3 dollars in social gains after a 6-year period following the re-establishment of the higher value biome, making actions to address land degradation in the region both environmentally valuable and economically attractive.

Key words: sustainable land management, Total Economic Value, land degradation, benefit transfer approach, Baltic region.

References

1. von Braun, J., Gerber, N., Mirzabaev, A., Nkonya, E. 2013, The economics of land degradation, *ZEF Working paper series*, no. 109, Bonn, Germany.
2. Nkonya, E., Anderson, W., Kato, E., Koo, J., Mirzabaev, A., von Braun, J., Meyer, S. 2016. *Global cost of land degradation / Economics of Land Degradation and Improvement*, A Global Assessment for Sustainable Development Springer International Publishing, p. 117—165.
3. Winthner, T. Tlga, M., Valters, K. 2014, A Bioeconomy for the Baltic Sea Region: mapping fo stakeholders, practices and opportunities, *Innogate and Nordic Council of Ministers*, available at: <http://bsrbioeconomy.net/resources.html> (accessed 10.04.2016).



4. Daily, G. C., Kareiva, P. M., Polasky, S., Ricketts, T. H., Tallis, H. 2011, Mainstreaming natural capital into decisions, *Natural capital: theory and practice of mapping ecosystem services*, p. 3—14.
5. Nkonya, E., Gerber, N., Baumgartner, P., von Braun, J., De Pinto, A., Graw, V., Kato, E., Kloos, J., Walter, T. 2011, The economics of desertification, land degradation, and drought: Towards an integrated global assessment, *ZEF-Discussion Papers on Development Policy*, no. 150, Center for Development Research, Bonn, p. 184.
6. Friedl, M. A., Sulla-Menashe, D., Tan, B., Schneider, A., Ramankutty, N., Sibley, A., Huang, X. 2010, MODIS collection 5 global land cover: Algorithm refinements and characterization of new datasets, *Remote Sensing of Environment*, Vol. 114, no. 1, p. 168—182.
7. Van der Ploeg, S., de Groot, R. S. 2010, *The TEEB valuation database — A searchable database of 1310 estimates of monetary values of ecosystem services*, Foundation for Sustainable Development, Wageningen, the Netherlands.
8. Latvia MOE (Ministry of Environment), 2006, *National report to the UNCCD*, History of the convention and its ratification by Latvia.
9. Karklins, A. 2000, Soil degradation status and data availability in Latvia. In: *Batjes N and Bridges E*, Implementation of a Soil Degradation and Vulnerability database for Central and Eastern Europe, FAO and ISRIC, Rome, Italy.
10. Dedkov, V., Nikitina, S. 2015, Nature Management Conflicts in the Kaliningrad Region, *Mediterranean Journal of Social Sciences*, Vol 6, no. 6, p. 7.
11. Jackowski, W. 1998, *Assessment of soil erosion risk in Poland*, available at: <http://www.geosystems.pl/upload/zalaczniki/Assessment%20of%20Soil%20Erosion%20in%20Poland.pdf> (accessed 10.04.2016).
12. Reintam, L., Karblane, H., Petersell, V. 2000, Short report on SOVEUR status in Estonia, *Batjes N and Bridges E Implementation of a Soil Degradation and Vulnerability database for Central and Eastern Europe*, FAO and ISRIC, Rome, Italy.
13. Reynolds, J. F., Smith, D. M. S., Lambin, E. F., Turner, B. L., Mortimore, M., Batterbury, S. P.,... Huber-Sannwald, E. 2007, Global desertification: building a science for dryland development, *Science*, no. 316 (5826), p. 847—851.
14. Bai, Z. G., Dent, D. L., Olsson, L., Schaepman, M. E. 2008, Proxy global assessment of land degradation, *Soil use and management*, Vol. 24, no. 3, p. 223—234.
15. Le, Q. B., Nkonya, E., Mirzabaev, A. 2016, Biomass productivity-based mapping of global land degradation hotspots. In: *Economics of Land Degradation and Improvement — A Global Assessment for Sustainable Development*, p. 55—84.

About the author

Prof. Joachim von Braun, Director of Economic and Technological Change, University of Bonn, Germany.
E-mail: jvonbraun@uni-bonn.de

Dr. Alisher Mirzabaev, senior researcher at the Center for Development Research (ZEF), University of Bonn, Germany.
E-mail: almir@uni-bonn.de

To cite this article:

Von Braun J., Mirzabaev A. 2016, Land Use Change and Economics of Land Degradation in the Baltic Region, *Baltijskij region*, Vol. 8, no. 3, p. 45—60. doi: 10.5922/2074-9848-2016-3-3.

**РАЗВИТИЕ
МОРСКОГО ПОРТА
В ГДЫНЕ**

*Т. Пальмовский**
*М. Тарковский**



Отмечается, что морские порты по всему миру функционируют в условиях жесткой конкуренции. Для удержания положения на рынке любой морской порт (терминал) должен укреплять свои позиции по всем направлениям деятельности. В первую очередь это касается развития инфраструктуры и суперструктуры порта. Необходимо выстраивать отношения с другими портами, а также с гражданскими организациями, влияющими на эффективность функционирования порта.

В статье приводится анализ ситуации в порту Гдыни; описываются вызовы, с которыми сталкивается руководство порта; анализируются пути решения существующих проблем. Авторы рассматривают деятельность порта в 2007—2015 гг., а также план его развития на период до 2020 г. Использование структурных фондов ЕС создало возможность улучшения конкурентного положения порта путем инвестирования в развитие его инфраструктуры и суперструктуры, а также путем укрепления связей с другими организациями. Авторы используют набор фундаментальных, аналитических и технических методов анализа, привлекая материалы, предоставленные руководством порта и его отдельных терминалов. К концу 2015 г. руководство порта завершило реализацию пяти инфраструктурных проектов, включая модернизацию трех причалов, создание портовой инфраструктуры для обслуживания мультимодальных перевозок, а также была осуществлена модернизация железнодорожного терминала.

В ближайших стратегически важных планах — расширение и углубление канала и акватории порта. Благодаря сотрудничеству между городскими властями и администрацией порта были частично модернизированы подъездные пути. Ключевой инвестиционный проект — соединение транспортной инфраструктуры порта и подъездных путей к кольцевой дороге Труймясто. Помимо этого, планируется улучшить

* Гданьский университет
80—309, Польша, Гданьск,
ул. Яна Бажиньского, 8

Поступила в редакцию 15.04.2016 г.

doi: 10/5922/2074-9848-2016-3-4

© Пальмовский Т., Тарковский М.,
2016

доступ к железнодорожной сети — с этой целью необходимо модернизировать железнодорожную ветку 201 по направлению на Быдгощ. Отмечается, что реализованные и планируемые к реализации инфраструктурные проекты создадут условия для роста объема перевалки грузов в порту Гдыни, включая контейнерные перевозки, а также повысят конкурентоспособность морского сектора Польши.

Ключевые слова: Гдыня, инфраструктура и суперструктура развития, конкурентность порта, морской порт, транспортная доступность

Введение

Морские порты работают на высококонкурентном мировом транспортном рынке. Проанализировав существующие публикации, Тонгзон и Хэн [10] обратили внимание на восемь факторов, определяющих их конкурентоспособность: уровень эффективности работы порта (терминала); портовые сборы за обработку грузов; надежность; предпочтительный выбор перевозчиков и грузоотправителей со стороны порта; глубина навигационного канала; адаптивность к изменяющимся условиям рынка; доступность; разнообразие услуг и продуктов. Диапазон интересов данной публикации сводится к определенным вопросам, имеющим особо важное значение для развития морского порта Гдыни.

Во введении авторы статьи обращаются к историческим предпосылкам развития порта. В разделе 1 описаны основные особенности порта и его организационной структуры; раздел 2 посвящен к наиболее важным инвестициям в порт и непосредственно прилегающим территориям; основные направления развития морского порта в Гдыне изложены в разделе 3; в заключении подводятся итоги исследования и делаются выводы.

В течение многих лет порт Гдыня (ZMPG SA) оставался самым мощным грузовым портом общей направленности в Польше, где обрабатывается большая часть контейнеров, поступающих на польский рынок. Гдыня является уникальным примером города, который вырос в результате строительства и развития порта. Хотя, как правило, порты развивались в уже существующих городах.

Благодаря обширной внутренней территории и современной инфраструктуре уже в 30-х гг. XX в. порт Гдыня начал конкурировать с другими портами на Балтийском и Северном морях. После Второй мировой войны Гдыне отводилась роль грузового порта общего назначения. В 1950-х гг. это был самый современный, наиболее развитый и хорошо управляемый порт в Польше. В 1960-х гг. он стал главным портом для обработки зерна, импортируемого в страну. В 1965 г. порт обработал такой же объем грузов, как и до Второй мировой войны.

К концу 1960-х гг. грузы общего назначения перевозились в контейнерах, которые пришли на смену бочкам, ящикам и поддонам. Изменение привело к открытию в 1972 г. временного контейнерного терминала в порту Гдыня «Польскими судоверфями», и в последующие годы (1976—1979) другой контейнерный терминал был построен компанией «Верфи Хель». База обработки жидкого топлива начала рабо-

тать в середине 1973 г. Семь лет спустя первая очередь контейнерного терминала «Верфей Хель» начала погрузочно-разгрузочную обработку контейнеров. В 1993 г. порт Гдыня открыл регулярное паромное сообщение с портом Карлскруна [11] через новый терминал. В 2001 г. современный терминал ро-ро начал работать с контейнерной площадки вместимостью 700 двадцатифутовых контейнеров (TEU). В 2006 г. стал функционировать контейнерный терминал Гдыня; позже, в 2005 и 2010 гг. были введены в эксплуатацию две дополнительные современные эстакады и пандусы для погрузки грузовых автомобилей на верхние палубы парома. Процесс приватизации порта Гдыня, начатый в 1991 г., был завершён в 2015-м.

1. Общая характеристика и организационная структура порта

В 2015 г. порт Гдыня стал одним из ведущих на Балтике. Он продолжает специализироваться на обработке смешанных грузов общего назначения, в том числе грузов, которые поставляются в контейнерах и по системе перевозки накатных грузов (ро-ро). Контейнеры для сыпучих грузов составляют почти треть общей структуры грузового порта.

Гдыня связана с внутренними районами страны посредством мультимодальной сети, а также регулярными судоходными линиями малой протяженности и паромным сообщением. Порт имеет хороший доступ к морю, он защищён 2,5-километровыми внешними оградительными сооружениями; в него ведут два фарватера. Основной проход в порт составляет 150 м в ширину и 14,5 м в глубину. Общая площадь порта — 755,4 га, включая акваторию площадью 262,8 га. Порт Гдыня занимает 264 га, его склады — около 230 тыс. м², складские площадки — около 400 тыс. м². Общая протяженность причалов составляет 17,7 км, 11 из которых предназначены для погрузочно-разгрузочных работ. Максимальная глубина у пристани достигает 13,5 м [8].

Сеть, действующая в порту, насчитывала 53 регулярные линии в 2014 г. и 64 в 2015-м, среди них 28 контейнерных линий, 10 накатных (ро-ро), 1 паромная и 25 традиционных линий. Приоритетные интересы Гдыни включают 44 порта в 25 странах Европы, Африки, Северной и Латинской Америки, Азии и Малой Азии.

В 2015 г. в порту было обработано более 18 млн тонн грузов — второй лучший результат в истории его работы. Самый активный рост объема груза отмечался в перевалке зерна — более 3 млн тонн (в основном экспортного), что выдвинуло Гдыню на лидирующие позиции среди польских портов, а также в обработке нефти и нефтепродуктов — 401900 тонн (увеличение на 175 %).

Доля порта Гдыня в объемах перевалки грузов польскими портами в 2015 г. достигла 23 %; по обработке зерна и кормов в этот период он оказался на первом месте (54 %), а в обработке смешанных грузов общего назначения его доля снизилась до второго места (33 %). Перевалка угля и кокса составила 15 % (третье место), жидкого топлива — 3 %, других сыпучих грузов — 14 %.

Считается, что частная собственность обеспечивает более высокую эффективность, чем государственная [5], хотя этот фундаментальный

аргумент неоклассической теории все чаще ставится под сомнение [4]. Мы можем отметить, что между структурой собственности и эффективностью портов нет четкой связи. Тонгзон и Хэн [10] обобщили результаты количественных анализов в этой области. Некоторые исследования показывают, что не существует значительного влияния приватизации на эффективность работы порта, тогда как другие находят здесь определенную взаимосвязь. Результаты одного из исследований [2] свидетельствуют, что зависимость между степенью частной собственности и эффективностью работы порта может быть отрицательной. Однако приватизация главного терминала морского порта в Гдыне имела значительный положительный эффект. Возможно, это связано со спецификой системного перехода. В постсоциалистической стране государственный собственник не располагал ресурсами, необходимыми для повышения конкурентоспособности терминалов.

Администрация порта Гдыня управляет всей инфраструктурой порта, планирует его развитие и модернизацию, а также приобретает земли для его расширения. Пропускная способность порта оценивается в 26 млн тонн грузов. Большая часть этого объема, то есть 10,5 млн тонн, приходится на Западный порт, где находится Балтийский контейнерный терминал (ВСТ), контейнерный терминал Гдыня (GCT) и паромный терминал. Мощности порта Гдыня и грузового терминала Кооле Гдыня превышают 6,5 млн тонн. Аналогичный объем обрабатываемого груза имеет морской грузовой терминал (*Morski Terminal Masowy* — МТМГ) Гдыни и Балтийская грузовая база (ВВМ). Среди других терминалов — цементный терминал *Aalborg Portland* и морской терминал сжиженного нефтяного газа (*Morski Terminal LPG*) *Gasten* (рис. 1).

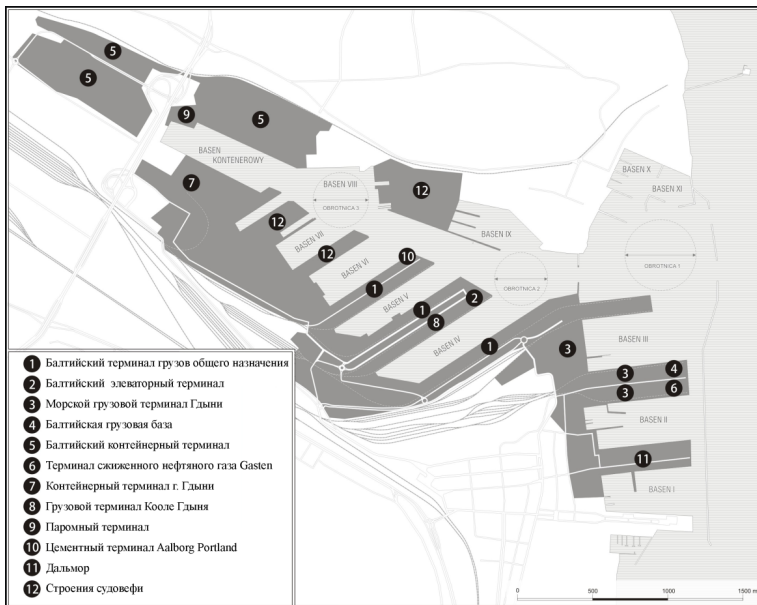


Рис. 1. Грузооборот терминалов в порту Гдыня в 2015 г.

Источник: собственное исследование, основанное на данных ZMPG SA.

2. Инвестиции в развитие порта и прилегающих территорий

Чтобы оставаться конкурентоспособным на Балтийском море и мировом рынке обработки грузов, порт должен постоянно модернизировать свою инфраструктуру, в том числе наземные сооружения, а также повышать уровень управления. Инвестиции порта Гдыня идут на улучшение как морского, так и сухопутного доступа к нему, а также на повышение его безопасности и соблюдение условий охраны окружающей среды. Крупные инвестиции в 2007—2015 гг. были выделены на улучшение автомобильного и железнодорожного доступа, модернизацию накатной (ро-ро) инфраструктуры, преобразование навигационного канала порта, развитие болгарской верфи, модернизацию шведской верфи и конверсию интермодального железнодорожного терминала в ВСТ. Все инвестиции представляли собой софинансирование в рамках Оперативной программы развития инфраструктуры и окружающей среды на 2007—2013 гг.

Целью интенсивных работ, проводимых с 2008 г., было улучшение автомобильного и железнодорожного доступа к терминалам в восточной части порта Гдыня. Дорога вдоль улиц Польска, Хжановского и Т. Венди, которая является частью транспортной сети Гдыни, связывает восточную часть порта с автострадой А1. Модернизированная ул. Польска обеспечивает удобный автомобильный доступ в порт: это двухполосное шоссе, примыкающее к кольцевой автостраде Труймяста. Большая часть доступа к запланированному польскому паромному терминалу и Финским верфям проходит непосредственно по этой автодороге. Усовершенствование железнодорожной системы привело к улучшению доступа к терминалам, расположенным недалеко от польской верфи, а также к оптимизации погрузочно-разгрузочных работ с использованием интермодальных систем и железнодорожных вагонов. Инвестиции в 2008—2013 гг. дали рост пропускной способности автомобильной и железнодорожной сети.

Железнодорожный вокзал Гдыня-Порт был введен в эксплуатацию в довоенный период и построен в соответствии с технологиями и требованиями организации железнодорожного и морского транспортного сообщения. Железнодорожная станция занимает площадь около 70 га, имеет 160 км путей и 400 ответвлений, но не отвечает современным и перспективным потребностям развивающихся интермодальных перевозок, включающих отгрузку контейнеров и полуприцепов по обычным железнодорожным линиям. В качестве начального этапа комплексного проекта, направленного на улучшение железнодорожного доступа к морскому порту в Гдыне, в 2014—2015 гг. было проведено технико-экономическое исследование. Польские железнодорожные линии планируют выполнить следующие два шага, связанных с проектированием и строительными работами, в финансовый период 2014—2020 гг.¹ Но-

¹ Проект совместно финансируется за счет средств Европейского союза, Оперативной программы развития инфраструктуры и окружающей среды на 2007—2013 гг. Он указан в качестве одного из основных морских проектов, запланированных для дальнейшего финансирования со стороны Единого фонда в рамках программы «Объединенная Европа» (CEF).

вая железнодорожная станция будет означать строительство современной портовой инфраструктуры, отвечающей всем требованиям. Сократится и число необходимых порту железнодорожных путей, так что часть помещений, используемых сейчас железной дорогой, можно выделить для коммерческих функций, связанных с хранением грузов.

Отправление грузовых поездов из порта Гдыня бывает сопряжено с серьезными проблемами. В настоящее время грузовые пути проходят вдоль главных оживленных железнодорожных путей, идущих через всё Труймясто и характеризующихся большим пассажиропотоком. Альтернативным решением может стать ветвь 201 в направлении от порта в Быдгощ. Однако это решение требует проведения всесторонней модернизации и электрификации данного направления [3].

Проект развития портовой инфраструктуры для судов типа ро-ро с автомобильным и железнодорожным доступом был начат в 2011 г. Последний его этап завершен в начале 2015 г. и отмечен повышением эффективности обработки грузов, перевозимых морским путем. Это потребовало, в частности, преобразования железнодорожных и автомобильных систем в восточной части порта, а также сноса нескольких существующих объектов. Были построены 0,8 км автодороги и новый железнодорожный участок в порту длиной 0,7 км, перестроен участок дороги длиной 1,2 км, модернизированы 2 км железнодорожных путей. Проект включал также модернизацию ро-ро-рампы (рис. 2).

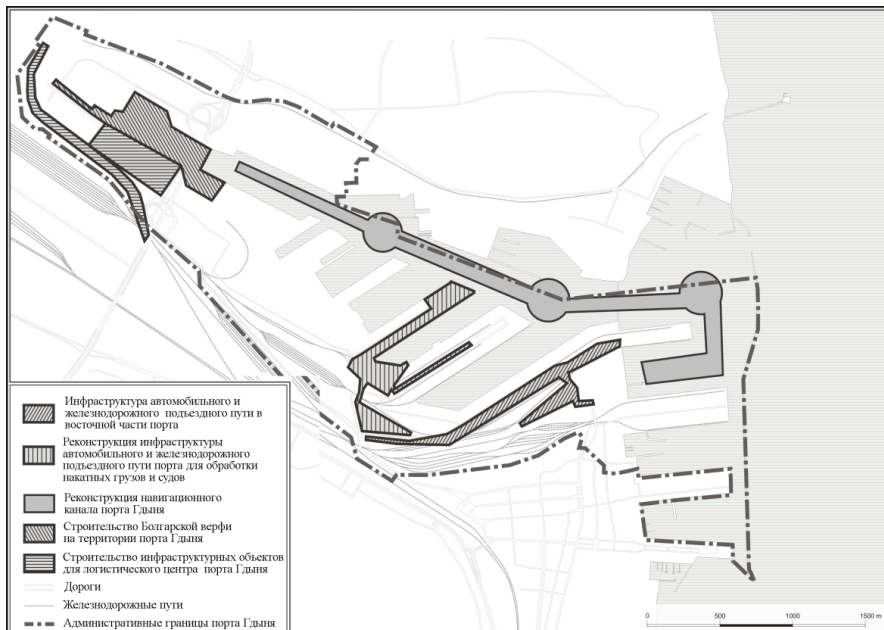


Рис. 2. Реализация инвестиционных проектов порта Гдыня в 2007—2014 гг.

Источник: собственное исследование, основанное на данных ZMPG SA.

Реконструкция канала порта началась в 2009—2011 гг. Цель состояла в том, чтобы увеличить допустимую осадку судна и улучшить условия судоходства в его акватории. Инвестиции охватывали работы по углублению канала порта, увеличению диаметра разворотных бассейнов, реконструкции шести причалов и увеличению глубины в их зоне, а также реконструкцию мола. Углубление канала порта до 13,5 м означает, что порт может принимать суда с осадкой 13 м, построенные на голландских судовой верфях, и осадкой 12,7 м с судовой верфи «Хель I». Глубина бассейнов французских, норвежских и словацких верфей также увеличилась. Дальнейшее развитие порта предусматривает строительство и реконструкцию причалов для приема судов с осадкой 13,5 м. Для этого был расширен внутренний вход в порт до 98 м и обеспечена его глубина 13,5 м. Инвестировались также выемка грунта и расширение диаметра поворота бассейнов, что повысило безопасность маневров в порту.

Инвестиции позволили порту Гдыня поддерживать свою конкурентоспособность в регионе Балтийского моря. Современная инфраструктура порта и его технический потенциал позволяют ему успешно предоставлять услуги потребителям, принимая крупные суда. Контейнеровоз «Чарльстон», принятый Балтийским контейнерным терминалом 5 июня 2015 г., является хорошим примером. Это судно дедвейтом 105 тыс. тонн, длиной более 324 м и шириной 42 м, с валовой регистровой вместимостью почти 8100 TEU ходит под немецким флагом. Вес наибольшего обработанного в порту груза составил 110,4 тыс. тонн коксующегося угля, доставленного на борту панамского сухогруза «Мыс Кистоун» дедвейтом 179200 тонн 13 мая 2015 г. Самым большим по валовой регистровой вместимости судном в истории Балтийского контейнерного терминала стал контейнеровоз «Ася», находившийся там 7—9 августа 2015 г., это судно грузоподъемностью 117 тыс. тонн, длиной 337 м, шириной 46 м и валовой регистровой вместимостью в 9,6 тыс. TEU также шло под панамским флагом. Такие крупные суда могли зайти в порт Гдыня благодаря дноуглубительным работам, увеличившим глубину канала до 13,5 м.

Разворотные бассейны № 2 и 3 во внутренней акватории порта допускают маневрирование судов до 300 м в длину. Тем не менее для обработки океанских контейнерных судов, заходящих из азиатских портов, необходимо соблюдать соответствие максимальным их параметрам. В конце января 2014 г. порт Гдыня приобрел в свое пользование 240 м набережной III вдоль гостевой верфи военно-морского дока. Этот шаг был необходим для дальнейшей работы по углублению входного фарватера и внутренних бассейнов порта. Проект увеличения разворотного бассейна предусматривает снос приобретенной набережной и работы по углублению фарватера до 16 м. Расширение разворотного бассейна № 2 диаметром 480 м обеспечит достаточные условия для обслуживания судов длиной 384 м дедвейтом примерно 12 тыс. TEU.

Увеличенный разворотный бассейн начнет функционировать во второй половине 2016 г. Дноуглубительные работы у причала должны обеспечить глубину 13,5 м, а в дальнейшем до 15,5 м.

В сентябре 2009 г. было решено построить глубоководный причал вдоль болгарской верфи. Он действует с 2012 г., имеет длину 357 м и может обслуживать суда вместимостью более 8 тыс. TEU. В марте 2015 г. завершено строительство недостающих участков болгарской верфи (192,3 м) и перпендикуляра (127,5 м), прикрывающего портовый канал с западного направления. Это позволило использовать последний ранее не задействованный участок порта. Сейчас контейнерный терминал порта Гдыня имеет 450-метровую набережную с новыми дорогами и площадками для маневрирования, приспособленными для обработки судов длиной 370 м, с осадкой 13 м и вместимостью 14 тыс. TEU. Дальнейшая цель реконструкции порта состоит в том, чтобы предоставлять услуги судам типа *Valitmax* с осадкой до 15 м.

В восточной части порта были реконструированы участок шведской верфи и часть системы автомобильных и железных дорог. Инвестиции способствовали увеличению объема обработки грузов. Порт приобрел современную инфраструктуру для перевалки сельскохозяйственной продукции и минеральных удобрений. На шведской верфи произведена модернизация 400 м надводных и подводных конструкций, что увеличило глубину здесь до 13,5 м.

Новый современный логистический центр развивается в непосредственной близости от обоих контейнерных и паромного терминалов. Часть территории площадью в 30 га используется как склад и центр обслуживания транспортных средств. Экспедиторские и логистические компании приобрели здесь современные офисные помещения. Склад общей площадью 8 тыс. м² был введен в эксплуатацию в январе 2011 г. При этом складские помещения и необходимая инфраструктура требуют 14 тыс. м². Отсутствие свободных площадей подтвердило необходимость строительства следующего объекта. Автодорога и железнодорожная инфраструктура были введены в эксплуатацию в 2012 г. Компания «Роллс-Ройс Марин» в Польше построила сервисный центр, занимающий территорию площадью почти 7 тыс. м². Еще одно складское помещение было введено в эксплуатацию в мае 2014 г.

3. Тенденции развития порта

Порт Гдыня принимает участие в исследовательских проектах, которые анализируют возможность создания мультимодальных коридоров и снижения опасности для окружающей среды. Результаты исследований способствуют развитию инновационных транспортных услуг, международной координации развития территорий и транспортных сетей, интеграции внутренних и региональных транспортных систем в панъевропейские сети (см. табл.).

Завершенные исследовательские проекты с участием администрации порта Гдыня

Проект	Основные цели
СоНорА (АВ сухопутный мост)	Развитие связей между портами внутренних и удаленных на юг районов (до побережья Адриатического моря)
Балтийский круиз	Повышение привлекательности порта для круизных судов и туристов
Балтийская мультимодальная магистраль Гдыня — Карлсруна	Новые инвестиции в инфраструктурные и логистические предприятия для поддержания динамического развития торгового обмена между Польшей и Швецией с учетом наличия паромных связей между городами. Выполнено технико-экономическое обоснование для нового паромного терминала в Гдыне с сопутствующей дорожной инфраструктурой. Завершено изучение вопросов развития транспорта, охватывающего зону между новым паромным терминалом и центром города
Балтийские шлюзы	Увеличение доли железнодорожного транспорта в обслуживании внутренних участков порта с учетом растущих объемов грузооборота и нагрузки на транспортную инфраструктуру во внутренних районах
Балтийские шлюзы плюс	Координация инвестиций в области интермодальных перевозок в Балтийском регионе с учетом крупных проектов по международным коридорам, в частности проектов по развитию и модернизации интермодальных терминалов и логистических центров
Балтик Мастер II	Улучшение профилактики, повышение эффективности мероприятий по защите окружающей природной среды (предотвращение разливов нефти и т. д.)
Смокс	Разработка инновационных методов стабилизации загрязненных донных осадков, снижение воздействия загрязняющих веществ на окружающую среду и улучшение физико-химических свойств отложений

Источник: собственное исследование, основанное на материалах сайта: www.port.gdynia.pl

Инвестиционные проекты до настоящего времени соответствовали *Стратегии развития порта Гдыня до 2015 г.* Следующий документ, принятый в августе 2014 г., — *Стратегия развития порта Гдыня до 2027 г.* [9] — предусматривает такие проекты (рис. 3), как строительство государственного паромного терминала, дальнейшие этапы работ по углублению навигационного канала порта и внутренних бассейнов, реконструкция сопряженных набережных, улучшение доступа к железной дороге в западной части порта, развитие инфраструктуры для сбора

сточных вод, развитие системы энергообеспечения судов, реконструкция южного входа в порт и существующих автодорог, а также строительство Северного транспортного кольца.



Рис. 3. Инвестиционные проекты порта Гдыня на 2015—2020 гг.

Источник: собственное исследование, основанное на данных ZMPG SA.

Новая стратегия способствует сохранению универсального характера порта и его дальнейшему устойчивому развитию на трех ключевых рынках: обработка грузовых контейнеров, судов типа ро-ро, включая паромы; и судов, перевозящих навалочные грузы. Эта стратегия совпадает с общей направленностью порта, которая при определенных условиях предусматривает обработку самых больших объемов контейнерных и сыпучих грузов, а также обслуживание крупных пассажирских судов на Балтийском море. Порт Гдыня нацелен на работу с транзитными грузами для рынков на севере и юге, готов выполнить все необходимые условия, чтобы стать океанским портом, принимающим и морской транзит. Благодаря инфраструктурным проектам во внутренних районах, в том числе в Балтийско-Адриатическом коридоре, большой потенциал открывается для транзитных рынков, связанных с портом. Усиление конкурентоспособности на национальном, балтийском и европейском уровнях остается одним из основных интересов порта Гдыня. Современные возможности по обработке грузов, судов и наземного транспорта необходимы для сохранения его сильного положения в ключевых сегментах грузовых перевозок.

Заключение

К концу 2015 г. администрация порта Гдыня завершила пять инвестиционных проектов. Они включают в себя реконструкцию трех причалов, развитие портовой инфраструктуры для обработки накатных грузов (судов типа ро-ро) и модернизацию железнодорожного терминала.

Дноуглубительные работы и расширение навигационного канала порта, фарватеров и внутренних бассейнов имеют стратегическое значение для обеспечения конкурентоспособности предприятия. Диаметр разворотного бассейна №2 предполагается увеличить до 480 м, а внутренние бассейны углубить до 16 м в канале и 15,5 м у причалов. Модернизированный порт будет способен обслуживать суда длиной 380—400 м, прежде всего контейнеровозы. Суда длиной 329—330 м уже сейчас могут швартоваться здесь. Планируемые инвестиции будут иметь решающее значение для обработки контейнеров. Затраты на развитие и модернизацию портовой инфраструктуры в 2016—2018 гг. составят 605,5 млн польских злотых.

Первый этап строительных работ, включающих расширение диаметра разворотного бассейна №2, был начат в 2016 г., а завершение его запланировано на декабрь 2017-го. Углубление портовых бассейнов до 16 м и другие проектные и строительные работы будут продолжены в 2017—2020 гг.

Улучшенный автомобильный доступ к порту Гдыня остается приоритетной задачей как для самого предприятия, так и для города. Основные инвестиции будут направлены на магистраль порт — кольцевая дорога Труймясто, а также на развитие железнодорожной инфраструктуры и углубление канала/фарватеров. Город поддерживает совершенствование инфраструктуры доступа к порту, и Красная дорога, которая продолжает кольцевую магистраль Труймяста в порт Гдыня, является хорошим примером.

Помимо развития дорожной инфраструктуры, есть также планы по улучшению доступа к железнодорожному транспорту: для обеспечения движения прямых грузовых поездов из порта Гдыня необходимо модернизировать железнодорожную линию 201 в направлении Быдгоща.

Освоение стратегических инвестиций позволит создать условия для увеличения объемов обработки как контейнерных, так и других грузов в порту Гдыня. И это даст возможность существенно повысить его конкурентоспособность.

Перевод с англ. Т. В. Фурменковой

Список литературы

1. *Álvarez-SanJaime Ó., Cantos-Sánchez P., Moner-Colonques R., Sempere-Monerris J.J.* The impact on port competition of the integration of port and inland transport services // *Transportation Research*. 2015. Pt. B, N 80. P. 291—302.
2. *Baird A.J.* Port privatization: objectives, extent, process, and the UK experience // *International Journal of Maritime Economics*. 2000. Vol. 2, № 3. P. 177—194.
3. *Bocheński T., Palmowski T.* Polskie porty morskie i rola kolei w ich obsłudze na przełomie XX i XXI wieku // *Regiony Nadmorskie*. 2015. N23. P. 7—198.
4. *Chang H.-J.* Breaking the mould: an institutionalist political economy alternative to the neo-liberal theory of the market and the state // *Cambridge Journal of Economics*. 2002. Vol. 26, N 5. P. 539—559.



5. *Hartley K., Parker D., Martin S.* Organizational status, ownership and productivity // *Fiscal Studies*. 1991. Vol. 12, N 2. P. 46—60.
6. *Imai A., Nishimura E., Papadimitriou S., Liu M.* The economic viability of container mega-ships // *Transportation Research*. 2006. Pt. E, N 42. P. 21—41.
7. *Misztal K., Szwankowski S.* Organizacja i eksploatacja portów morskich. Gdańsk, 1999.
8. *Palmowski T.* Port gdyński w pierwszej dekadzie XXI wieku // *Koncepcje i problemy badawcze geografii* / eds. K. Marciniak [et al.]. Bydgoszcz, 2011.
9. *Strategia rozwoju portu Gdynia do 2027 roku*. Gdynia, 2014.
10. *Tongzon J., Heng W.* Port privatization, efficiency and competitiveness: Some empirical evidence from container ports (terminals) // *Transportation Research*. 2005. Pt. A, N 39. P. 405—424.
11. *Zembrzycka-Kwiatkowska A.* Rynek przewozów promowych z Polski do Szwecji w 2014 roku. Gdańsk, 2015.

Об авторах

Tadeusz Palmowski, доктор географии, профессор, заведующий кафедрой географии регионального развития, Гданьский университет, Польша.

E-mail: tadeusz.palmowski@ug.edu.pl

Maciej Tarkowski, доктор географии, кафедра географии регионального развития, Гданьский университет, Польша.

E-mail: maciej.tarkowski@ug.edu.pl

Для цитирования:

Пальмовский Т., Тарковский М. Развитие морского порта в Гдыне // Балтийский регион. 2016. Т. 8, №3. С. 61—74. doi: 10.5922/2074-9848-2016-4.



DEVELOPMENT OF SEA PORT IN GDYNIA

T. Palmowski*

M. Tarkowski*

* *Gdańsk University*

4 Bażyńskiego ul., Gdańsk, 80—952, Poland

Submitted on April 15, 2016

Seaports operate on a highly competitive global transport market. To retain its competitive position a port (terminal) must strengthen its competitive advantages in all fields of activity. Ports are to expand and modernize their infrastructure and su-

perstructure, and develop links with the hinterland and the foreland. The article describes how the port of Gdynia manages to meet these challenges. The author analyses the period 2007—2015. Special attention is paid to the port development plan for 2020. The EU Structural Funds has provided a good opportunity to strengthen the competitive position of the port by making investments in the port infrastructure and superstructure. It allowed the port to strengthen its links with the hinterland. The author uses a set of fundamental, analytical and technical research methods to analyse materials provided by the port authority and the port terminal operators. By the end of 2015, the port authority had completed five investment projects, including the modernization of three wharfs and a rail terminal, the development of the port infrastructure aimed to provide services to ro-ro ships. Strategically important projects for the coming years include dredging and widening of the port channel, fairways and the internal basin. Cooperation between the port and the city authorities allowed the port administration to improve road access to the port of Gdynia. The key investment project aims to link the port of Gdynia to the TriCity ring road. Apart from it, there are plans to improve access to the railroad network. Railway line 201 to Bydgoszcz is to be modernised to transport cargoes from Gdynia further inland. The current and future strategic investments create conditions for growth in handling both container and other types of cargo in the port of Gdynia and significantly improve competitiveness of the maritime sector.

Key words: Gdynia, infrastructure and suprastructure development, port competitiveness, sea port, transport accessibility

References

1. Álvarez-SanJaime, Ó., Cantos-Sánchez, P., Moner-Colonques, R., Sempere-Monerris, J.J. 2015, The impact on port competition of the integration of port and inland transport services, *Transportation Research*, Part B, no. 80, p. 291—302.
2. Baird, A. J. 2000, Port privatization: objectives, extent, process, and the UK experience, *International Journal of Maritime Economics*. Vol. 2, no. 3, p. 177—194.
3. Bocheński, T., Palmowski, T. 2015, *Polskie porty morskie i rola kolei w ich obsłudze na przełomie XX i XXI wieku* [Polish Seaports and Role of Railways in Transport Service of Port Hinterland at Turn of XX and XXI Centuries], *Regiony Nadmorskie* [Coastal Regions], no. 23, p. 7—198.
4. Chang, H-J. 2002, Breaking the mould: an institutionalist political economy alternative to the neo-liberal theory of the market and the state, *Cambridge Journal of Economics*, Vol. 26, no. 5, p. 539—559.
5. Hartley, K., Parker, D., Martin, S. 1991, Organizational status, ownership and productivity, *Fiscal Studies*, Vol. 12, no. 2, p. 46—60.
6. Imai, A., Nishimura, E., Papadimitriou, S., Liu, M. 2006, The economic viability of container mega-ships, *Transportation Research*, Part E, no. 42, p. 21—41.
7. Misztal, K., Szwankowski, S. 1999, *Organizacja i eksploatacja portów morskich* [Organization and Exploitation of Seaports], Gdańsk.
8. Palmowski, T. 2011, *Port gdyński w pierwszej dekadzie XXI wieku* [Sea Port in Gdynia in First Decade of XXI Century]. In: Marciniak, K., Sikora, D., Sokołowski, K. (eds.), *Koncepcje i problemy badawcze geografii* [Geographical Research Concepts and Problems], Bydgoszcz.
9. *Strategia rozwoju portu Gdynia do 2027 roku* [Development Strategy for Gdynia Port to the year 2027], 2014, Gdynia.



10. Tongzon. J., Heng, W. 2005, Port privatization, efficiency and competitiveness: Some empirical evidence from container ports (terminals), *Transportation Research, Part A*, no. 39, p. 405—424.

11. Zembrzycka-Kwiatkowska, A. 2015, *Rynek przewozów promowych z Polski do Szwecji w 2014 roku* [Market of Ferry Transport from Poland to Sweden in 2014], Gdańsk.

About the authors

Prof. Tadeusz Palmowski, Head of Department of Regional Development Geography, University of Gdańsk, Poland.

E-mail: tadeusz.palmowski@ug.edu.pl

Dr Maciej Tarkowski, Department of Regional Development Geography, University of Gdańsk, Poland.

E-mail: maciej.tarkowski@ug.edu.pl

To cite this article:

Palmowski T., Tarkowski M. 2016, Development of Sea Port in Gdynia, Baltijskij region, Vol. 8, no. 3, p. 61—74. doi: 10.5922/2074-9848-2016-3-4.

**ГЕОГРАФИЧЕСКИЕ
ОСОБЕННОСТИ
МИГРАЦИОННЫХ
СВЯЗЕЙ ЕВРОПЫ**

Д. В. Житин*
А. И. Краснов*
А. В. Шендрик*



В последние десятилетия роль международной миграции в формировании населения большинства европейских государств многократно усилилась. Рост миграционной активности позволяет говорить о начале второго Великого переселения народов, изменяющего социокультурный облик Европы. Работа посвящена анализу географических особенностей международных миграционных потоков в странах Европы и их трансформации за последние 25 лет. В исследовании выявлены устойчивые тенденции миграционного процесса, определены миграционные профили отдельных государств и осуществлена их группировка по характеру динамики накопленной миграции. Изменение объемов накопленной миграции (эмиграции и иммиграции) отражает уровень вовлеченности в международные и глобальные процессы и может служить индикатором изменения привлекательности страны как для иностранцев, так и для своих граждан.

Проведенное исследование позволяет говорить об усилении деления европейских государств на отдающих и принимающих мигрантов и выявить пространственные особенности миграционных связей. Объем и локализация миграционных потоков в Европе определяются не только культурно-историческими причинами, такими как колониальное прошлое и общность языка, но и другими факторами. При этом масштабы притока иммигрантов часто не зависят ни от демографического потенциала страны-донора, ни от уровня ее социально-экономического развития. Связь между страной исхода мигрантов и местом их локализации является более сложной и многофакторной, чем это можно предположить изначально.

В работе сделаны выводы о необходимости выработки европейскими странами дифференцированной иммиграционной политики, учитывающей этнокультурные особенности принимающих социумов.

Ключевые слова: иммиграция; эмиграция; Европа; регионы и страны мира; миграционный поток; иммиграционная политика; миграционные связи

* Санкт-Петербургский государственный университет 199034, Россия, Санкт-Петербург, Университетская наб., 7/9

Поступила в редакцию 19.02.2016 г.

doi: 10.5922/2074-9848-2016-3-5

© Житин Д. В., Краснов А. И., Шендрик А. В., 2016

Существуют различные точки зрения на ту ситуацию, которая складывается в странах Европы в последние десятилетия, и особенно в последние годы, из-за массового наплыва мигрантов [4; 10; 12; 17; 21].

Можно дискутировать о том, является ли существующее положение дел уникальным, не имевшим аналогов в прошлом Европы и других регионов мира, или все происходящее уже неоднократно было в истории человечества и лишь отражает закономерности его общественного развития.

Независимо от оценок масштаб международных перемещений в последние десятилетия увеличился как на европейском субконтиненте, так и в мире в целом. Причиной этого стал процесс глобализации, наиболее ярко проявившийся увеличением миграционной подвижности населения.

В предлагаемой работе проанализированы данные о накопленной миграции (иммиграции и эмиграции) в странах Европы за период с 1990 по 2015 г. В качестве основного выбран метод сопоставления сведений о месте рождения и месте жительства, позволяющий учесть итоги межгосударственных перемещений населения за длительный временной период без суммирования ежегодного миграционного баланса прибытий и убытий. Такой подход позволяет оценить фундаментальные сдвиги в интенсивности и направленности миграционных движений, исключив при этом, насколько это возможно, влияние «фоновых» кратко- и среднесрочных возвратных и транзитных миграций.

В основные задачи данного исследования входило выявление устойчивых тенденций международной миграции в Европе, определение миграционного профиля отдельных государств и их группировка по характеру динамики накопленной миграции. Значительное внимание уделяется анализу пространственных особенностей миграционных связей и оценке перспектив развития миграционной обстановки в отдельных регионах и странах Европы.

Основным источником статистической информации для исследования стали данные по международной миграции Отдела народонаселения Департамента по экономическим и социальным вопросам ООН [7].

Новая миграционная волна в Европе сформировалась не только за счет притока переселенцев из других регионов мира, но и благодаря увеличению объемов миграции между европейскими странами, имевшими существенные различия в уровне экономического, социального и политического развития. Важное значение для усиления миграционного обмена населением между государствами Европы имело падение так называемого «железного занавеса» — крушение мировой социалистической системы во главе с Советским Союзом и последовавшее за этим снятие ограничения на выезд за пределы своей страны для жителей государств Восточной Европы.

Как отмечают российские и зарубежные исследователи [6; 15; 23], именно на период после 1990 г. и приходится быстрый рост количества и удельного веса иммигрантов в европейских странах. Он был вызван несколькими причинами. Во-первых, вооруженные конфликты на территории бывших СССР и Югославии, наряду с расширением Европей-

ского сообщества и усилением внутриевропейских интеграционных связей, привели к увеличению миграционных потоков в странах Европы. Во-вторых, важным фактором, способствовавшим росту интенсивности миграционных связей, стало увеличение транспортной доступности европейских стран для выходцев из бедных и охваченных вооруженными конфликтами стран Азии и Африки. Если во времена Марко Поло и Магеллана путь из Восточной Азии в Европу занимал многие месяцы, был сопряжен с огромными трудностями и его могли пройти лишь немногие, то сегодня перемещение людей на тысячи километров стало массовым явлением, доступным миллионам.

Сама по себе миграционная активность населения и ее конечный результат, выраженный в количестве выбывших и прибывших, не имеют однозначной оценки как фактор, влияющий на изменение социально-экономической и политической ситуации в стране (регионе). Большие или малые (относительно численности населения региона) объемы эмиграции и иммиграции могут рассматриваться и как положительное, и как отрицательное явление — в зависимости от господствующих в социуме представлений о его общественной пользе или вреде [3; 22].

Большой приток иммигрантов может оцениваться как благо для экономического развития государства. Так как среди иммигрантов больше, чем в среднем среди всего населения страны, доля лиц трудоспособного возраста, и особенно молодежи, это стимулирует развитие рынка труда, а также рост потребления [20]. То и другое становятся факторами, стимулирующими экономический рост.

В то же время очень часто образовательный уровень иммигрантов ниже, чем у местного населения, что приводит к социальной сегрегации и дополнительным государственным расходам на адаптацию и обустройство мигрантов. Иноэтничный характер иммиграции создает проблемы взаимодействия с коренным населением, приводит к быстрой трансформации существующих социальных норм и повышает уровень конфликтности в обществе. Многочисленные подтверждения этого мы видим сегодня на примере антииммигрантских выступлений в Германии, Франции, Австрии и ряде других европейских стран [26; 27].

Массовая эмиграция при низком уровне иммиграции имеет другие последствия для стран (регионов), которым она присуща. Миграционный тренд почти всегда направлен с территорий с более низким уровнем жизни в регионы, имеющим более высокие социальные стандарты¹ [1, с. 151]. При этом, по мнению ряда исследователей [9; 11; 16], мигранты обладают более высоким уровнем *пассионарности*, понимаемой как «активность, проявляющаяся в стремлении индивида к цели (часто иллюзорной) и в способности к сверхнапряжениям и жертвенности ради достижения этой цели» [5, с. 509]. Действительно, оставаться дома значительно проще, чем пускаться в неизвестность, ища счастье на чужбине. Но в случае массовой эмиграции через какое-то время страна

¹ Исключением является временная трудовая миграция в регионы с тяжелыми условиями жизни, но с высокой заработной платой, как это было при освоении большинства районов Сибири, Дальнего Востока и Европейского Севера России в советский период.

исхода становится довольно инертным традиционным обществом, с неблагоприятной половозрастной структурой населения, имеющего низкий потенциал для внутренней трансформации. В случае Европы наиболее характерные примеры этого — страны Балканского полуострова (Албания, Болгария, Македония, Босния и Герцеговина, Сербия, Черногория), в меньшей степени — страны Южной Европы (Португалия, Италия, Греция, Мальта).

Но массовая эмиграция — это не только консервация отсталости страны исхода населения, но и возможность будущего ренессанса. Связи с исторической родиной, скрепленные узами родства между миллионами людей, могут конвертироваться в инвестиции финансово успешных представителей диаспоры и дать толчок к экономическому развитию стран эмиграции [24]. В недавней мировой истории самый яркий пример этого — бурный экономический рост в Китае в 80—90-е гг. прошлого века, произошедший во многом за счет инвестиций *хуацяо* — представителей китайской диаспоры, проживавших за пределами КНР [2].

Кроме количественных показателей, позволяющих оценить интенсивность и результативность миграционных процессов, важно знать и географическую направленность (детерминированность) миграционных потоков — то, с какими странами и регионами те или иные государства Европы имеют наиболее тесные популяционные связи. В начале 1990-х гг. 59% всех иммигрантов в Европе было представлено жителями других европейских стран. Несмотря на падение «железного занавеса» и значительное расширение Европейского союза, что сформировало единый европейский рынок труда, к настоящему времени данный показатель не только не вырос, но и сократился на несколько процентных пунктов² (рис. 1).

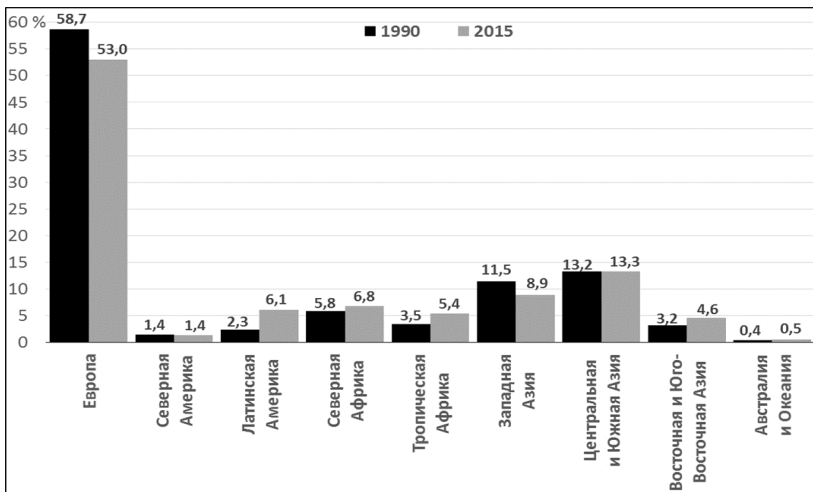


Рис. 1. Накопленная иммиграция в Европу из различных регионов мира (в % от общего числа иммигрантов)

Составлено авторами на основе [7].

² В 2015 г., по данным ООН, 53% европейских иммигрантов были жителями других европейских стран.

А вот эмиграция из европейских стран всё больше замыкается в пределах субконтинента: сегодня (2015 г.) более 2/3 уроженцев государств Европы, проживающих за пределами своей родины, живут в другой европейской стране. С 1990 г. данный показатель вырос на 10 процентных пунктов.

Наиболее интенсивный миграционный обмен населением происходит между государствами, имеющими общую сухопутную границу и давние исторические связи. Когда это подкрепляется этнической и языковой близостью населения, проживающего по обе стороны границы, то взаимные переселения доминируют в международных миграционных связях сопредельных стран. Если в среднем по 40 рассматриваемым европейским государствам на миграцию между государствами-соседями приходится около 36% всего миграционного оборота³, то для стран Восточной и Юго-Восточной Европы данный показатель значительно выше. Наиболее высокий показатель интенсивности миграционных связей со своими соседями характерен для трех постсоветских стран, республик бывшего СССР — России, Украины и Беларуси. Так, в Беларуси 87% жителей, родившихся за ее пределами, прибыли из соседних государств⁴; в России и Украине данный показатель составляет соответственно 70 и 82%. Аналогичная ситуация наблюдается и в отношении эмиграции: 79, 65 и 66% эмигрантов, родившихся соответственно в Беларуси, России и Украине, проживают в соседних странах.

В различных странах и регионах Европы география миграционных связей в значительной степени определяется их историей. Сегодня европейские государства, имевшие в прошлом обширные колониальные владения, принимают большую часть иммигрантов из соответствующих стран. Так, основной поток иммигрантов в Великобританию приходится на ее бывшие колонии в Южной Азии (Индию, Пакистан, Бангладеш, Шри Ланку); во Францию — на страны Северной Африки (Алжир, Марокко, Тунис); в Нидерланды — на Индонезию, Суринам, Антильские острова; в Португалию — на ее бывшие колонии в Африке (Ангола, Мозамбик, Кабо-Верде, Гвинея-Бисау) и Бразилию. Сегодня выходцы из бывших колоний в Великобритании составляют 54% всех иммигрантов⁵, во Франции — 50%, в Португалии — 54%, в Испании — 37%, в Нидерландах — 21%. В другие европейские страны иммиграции, не имевшие в прошлом значительных колониальных владений, основной миграционный поток устремился из государств Ближнего Востока. Так, в Германии, проводившей в конце XIX — начале XX в. активную политику на территории Османской Империи и Ирана, выходцы из Турции и стран Ближнего Востока составляют сегодня 18% иммигрантов. Уроженцы этого региона составляют около 1/5 иммигрантов и в государствах Скандинавии. И сегодня историческое прошлое

³ Из них 33% накопленной иммиграции и 40% накопленной эмиграции.

⁴ При этом 63% всех иммигрантов прибыли в Беларусь из России.

⁵ Включая выходцев из Ирландии и стран переселенческой колонизации — США, Канады, Австралии и Новой Зеландии.

определяет миграционные связи государств Европы — из приводимой таблицы видно, что у каждой крупной европейской страны есть свой регион происхождения мигрантов.

Регионы происхождения и численность (тыс. человек) иммигрантов в крупнейших странах Европы

Страна	Общая численность иммигрантов	Регион происхождения иммигрантов										
		Западная Европа	Восточная Европа	Северная Америка	Латинская Америка	Северная Африка	Тропическая Африка	Восточная и Юго-Восточная Азия	Южная Азия	Центральная Азия	Западная Азия ⁶	Австралия и Океания
Германия	12006	18,8	40,8	1,3	1,9	1,7	1,8	4,1	1,1	10,6	17,8	0,1
Россия	11643	1,4	39,7	0,0	0,0	0,0	0,0	1,0	0,1	42,6	15,2	0,0
Великобритания	8543	20,5	15,5	3,6	5,4	1,5	15,6	10,4	19,0	0,9	5,1	2,5
Франция	7784	28,3	6,0	1,0	3,6	36,0	12,2	5,5	1,6	0,1	5,6	0,1
Испания	5853	20,1	18,5	0,8	37,7	13,2	3,3	3,6	1,8	0,1	0,8	0,1
Италия	5789	13,4	40,6	1,4	10,6	12,2	6,3	6,5	7,0	0,3	1,3	0,4
Украина	4835	5,9	77,2	0,1	0,0	0,0	0,0	0,4	0,1	11,6	4,7	0,0
Швейцария	2439	55,6	18,0	2,2	5,7	2,0	3,6	3,9	3,0	0,4	5,2	0,4
Нидерланды	1979	17,0	12,2	2,0	18,3	10,5	5,8	13,6	2,5	1,8	15,6	0,7
Швеция	1640	27,1	17,3	1,6	5,2	1,8	8,9	8,1	3,1	2,4	24,2	0,3
<i>Всего в Европе</i>	<i>76106</i>	<i>18,5</i>	<i>34,5</i>	<i>1,4</i>	<i>6,1</i>	<i>6,8</i>	<i>5,4</i>	<i>4,6</i>	<i>3,7</i>	<i>9,6</i>	<i>8,9</i>	<i>0,5</i>

Составлено авторами на основе [7].

В России, имеющей значительные внутренние различия в миграционной ситуации [8], более 96% иммигрантов и 77% эмигрантов приходится на республики бывшего СССР.

В последние десятилетия крупнейшим поставщиком мигрантов в экономически развитые страны Западной Европы⁷ стали восточноевропейские государства⁸. До 1990 г. по причинам политического характера

⁶ Для государств — бывших республик СССР иммигранты из Западной Азии представлены, прежде всего, выходцами из Грузии, Армении и Азербайджана.

⁷ Под определение «Западная Европа» в данном случае (и в таблице) подпадают 20 государств Западной, Северной и Южной Европы: Германия, Великобритания, Франция, Италия, Испания, Нидерланды, Бельгия, Люксембург, Австрия, Швейцария, Швеция, Норвегия, Дания, Финляндия, Исландия, Ирландия, Португалия, Греция, Кипр, Мальта.

⁸ Под определение «Восточная Европа» в данном случае (и в таблице) подпадает 20 государств Восточной и Юго-Восточной Европы, до начала 1990-х гг., относившихся к странам социализма: Россия, Украина, Беларусь, Эстония, Латвия, Литва, Польша, Чехия, Словакия, Венгрия, Румыния, Молдова, Словения, Хорватия, Босния и Герцеговина, Сербия, Черногория, Македония, Албания, Болгария.

эмиграция из стран социалистического блока на Запад была минимальной. Некоторое исключение составляли республики союзной Югославии, граждане которых имели большую свободу передвижений и возможность уезжать на заработки в Германию, Австрию или Швейцарию. После падения «железного занавеса» в начале 1990-х гг. ситуация изменилась коренным образом, и миллионы жителей государств Восточной и Юго-Восточной Европы устремились на Запад. В результате сегодня выходцы из этих стран составляют от 30 до 55 % всех иммигрантов в таких западноевропейских странах, как Австрия, Германия, Италия, Финляндия, Ирландия, Греция.

При этом у жителей восточноевропейских государств существует географическая избирательность в выборе страны эмиграции. Причины такой избирательности часто достаточно очевидны. Так, 79 % уроженцев Албании, проживающих за рубежом, приходится на два соседних государства Южной Европы — Грецию (437 тыс.) и Италию (448 тыс.). Почти 1,7 млн эмигрантов из Румынии, получивших после вступления в ЕС право на свободный поиск работы в государствах Евросоюза, предпочли близкие в языковом отношении Италию (более 1 млн) и Испанию (660 тыс.). На эти два государства и Германию (590 тыс.) приходится 77 % всех эмигрантов из Румынии в страны ЕС. Эти же три страны, только в несколько иной последовательности (Испания — Германия — Италия), выбрали 53 % всех эмигрировавших в Евросоюз граждан Болгарии [7].

Германия как экономический локомотив Европы, имеющий диверсифицированный рынок труда и высокие социальные стандарты, вообще является наиболее привлекательной страной для жителей большинства восточноевропейских государств. Это касается не только ее восточных соседей — Польши и Чехии, но и Венгрии, Словакии, а также республик бывшей Югославии. Сегодня на Германию приходится четверть всех эмигрантов из Хорватии, 30 % покинувших Венгрию, более 40 % выходцев из Польши и почти 60 % переселенцев из Чехии.

Конкуренцию по привлекательности среди западноевропейских стран Германии составляют Великобритания и Ирландия. Эти страны первыми сняли все ограничения для трудоустройства граждан ряда восточноевропейских государств, вступивших в ЕС в 2004—2007 гг. В результате сегодня по количеству иммигрантов из Словакии, Латвии и Литвы Великобритания опережает все страны Европы, а для выходцев из Польши (703 тыс.) стала вторым (после Германии) по значимости государством эмиграции.

Но не всегда выбор мигрантами нового места жительства можно объяснить факторами географической удаленности, этнолингвистическим родством, культурно-историческими связями или показателями уровня социально-экономического развития государства. Можно понять, почему алжирская и марокканская диаспоры — наиболее многочисленные во Франции, индийская и пакистанская — в Великобритании, а турецкая и польская — в Германии. Нет секрета и в том, почему кроме марокканцев, живущих в непосредственной близости от Испании, в этой стране на Пиренейском полуострове сегодня много выход-

цев из Румынии и государств Латинской Америки. История России дает ответ на вопрос, почему наиболее тесные миграционные связи население нашей родины имеет с Украиной, Беларусью и Казахстаном.

Гораздо сложнее понять, почему во многих странах Западной Европы сформировались многочисленные диаспоры выходцев из государств, расположенных за тысячи километров и не имеющих никаких видимых связей со своей новой родиной. При этом локализация таких иммигрантов наблюдается именно в данной конкретной стране и отсутствует в соседних, имеющих сходные социокультурные и экономические параметры.

Приведем конкретные примеры. Так, в Люксембурге выходцы из Португалии составляют 38% всех иммигрантов, насчитывая 17% населения Великого герцогства. При этом в соседних с Люксембургом государствах — Франции, Бельгии и Германии — уроженцы Португалии составляют соответственно только 9,2, 3,1 и 0,8% всех иммигрантов. В Бельгии, чье население в 20 раз превышает по численности население Люксембурга, а общее количество иммигрантов больше в 5,5 раза, абсолютная численность португальцев в 2,2 раза меньше [7].

Другой пример. Три Скандинавские страны — Дания, Швеция и Норвегия — имеют сопоставимый удельный вес иммигрантов (соответственно 10, 17 и 14%) в численности населения. При этом удельный вес иммигрантов из Шри Ланки, одинаково далекой во всех отношениях от государств Скандинавии, в Норвегии в 5,7 раза больше, чем в соседней Швеции. В то же время количество выходцев из Бангладеш в Швеции в 7,3 раза больше, чем в Норвегии. В Швеции и Дании имеются многочисленные общины ливанских иммигрантов (26 тыс. и 13 тыс. соответственно), а в Норвегии количество уроженцев этой ближневосточной страны не превышает 2 тыс. человек.

Несоответствие по численности и удельному весу иммигрантов из различных стран мира имеет место и в крупнейших государствах Западной Европы. Так, Великобритания, Франция, Германия и Италия никогда не имели устойчивых миграционных и иных связей с Филиппинами, Таиландом и Афганистаном. Но в Великобритании и Италии существуют многочисленные диаспоры выходцев из Филиппин, насчитывающие более сотни тысяч человек, а во Франции и Германии удельный вес иммигрантов из этой страны в несколько раз меньше. По количеству иммигрантов из Таиланда Германия в 4,2 раза опережает Францию и почти в 8 раз Италию. Выходцы из Афганистана, прибывшие в Европу в последние десятилетия, спасаясь от ужасов гражданской войны, и получившие здесь право на убежище, предпочли остаться в Италии и Великобритании. Удельный вес афганцев⁹ в общей численности иммигрантов в этих странах в 10—20 раз превышает аналогичный показатель в Германии и Франции, где уроженцев Афганистана почти нет.

⁹ В данном случае имеется в виду не этническая, а государственная принадлежность.

Эти и другие подобные примеры позволяют говорить, что сегодня количественные и качественные параметры потока иммигрантов в той или иной стране Европы определяются не столько миграционной политикой данного государства, сколько выбором самих иммигрантов. Значение имеют также геополитическое и геоэкономическое положение отдельных стран и их регионов [13].

Но не только в локализации международных мигрантов, но и в интенсивности миграционных потоков далеко не всегда можно выявить географические закономерности, даже если речь идет о перемещении в достаточно однородной этнокультурной среде. В последние десятилетия сформировался мощный приток иммигрантов в Испанию из государств Латинской Америки, что обусловлено их этнокультурной близостью и привлекательностью бывшей метрополии как страны с более высоким уровнем жизни. Но обращает внимание на себя тот факт, что количество переселенцев из различных стран Латинской Америки, обосновавшихся на Пиренейском полуострове, часто не коррелирует с демографическим потенциалом этих государств. Так, численность уроженцев Эквадора (422 тыс.), проживающих в Испании, в 2,3 раза превышает количество находящихся на Пиренейском полуострове перуанцев (183 тыс.), хотя численность населения Перу (31,2 млн человек) в 2 раза превышает население Эквадора (15,3 млн) [7].

Тезис о том, что бедное¹⁰, полупатриархальное общество имеет более низкую пространственную мобильность населения, или обратное утверждение: в странах с более низким доходом уровень эмиграции выше — далеко не всегда подтверждаются. Так, из трех сопоставимых по численности населения государств Центральной Америки — Коста-Рики, Гватемалы и Гондураса — наибольшее количество проживающих в Испании иммигрантов приходится на самый экономически отсталый Гондурас. Численность уроженцев этой страны, обосновавшихся на Пиренейском полуострове, в 11 раз превышает количество выходцев из благополучной, по меркам Латинской Америки, Коста-Рики¹¹ и в 5 раз общину переселенцев из небогатой, но более многолюдной Гватемалы¹².

Из приведенных выше примеров видно, что география миграционных связей не укладывается в простую схему, согласно которой интенсивность миграционных потоков и выбор страны иммиграции определяется ее социально-экономическими параметрами, существующей культурно-исторической (и/или этнолингвистической) общностью, а также удобством транспортного сообщения. Очень часто невозможно

¹⁰ Здесь и далее термин «бедное» применительно к населению тех или иных государств имеет исключительно экономический смысл, предполагающий низкий уровень жизни.

¹¹ По данным Статистического отдела ООН [18], валовой внутренний продукт (ВВП) на душу населения с учетом паритета покупательной способности (ППС) в 2013 г. составил (в тыс. долларов США): в Коста-Рике — 10,2, в Гватемале — 3,5, а в Гондурасе — 2,3.

¹² Численность населения Гондураса составляет 8,7 млн человек, Гватемалы — 16,2 млн.

определить, что стало начальным толчком к формированию общин выходцев из той или иной страны (региона) мира. Иногда это действительно случайный (?) выбор группы иммигрантов, прослышавших о наличии где-то в Европе ранее не известной им «земли обетованной». Иногда толчком к формированию иммигрантской общины становится внешнеполитическая пиар-акция властей государства, как это было в середине 1990-х гг. в Финляндии, предоставившей статус беженцев большой группе сомалийцев [25]. Но дальнейший механизм количественного роста этнической диаспоры довольно однотипен и повторяется в различных странах.

На первом этапе группа иммигрантов получает право на постоянное жительство — либо на основании предоставления политического убежища, либо по иным соображениям «гуманитарного характера». В последующем община иммигрантов начинает численно разрастаться как за счет притока новых беженцев, так и за счет воссоединения с ближайшими родственниками, оставшимися в странах исхода. В современной Европе право на убежище и право на воссоединение семей являются базовыми принципами миграционной политики. Таким образом, сформировавшаяся этническая община становится мощным «магнитом», притягивающим новых иммигрантов. В результате за небольшой период времени буквально «на пустом месте» образуются крупные общины иммигрантов. Так, с 1990 по 2015 г. численность выходцев из Сомали, проживающих в Финляндии, увеличилась с 54 человек до 12,5 тыс. Сегодня уроженцы этого африканского государства составляют четвертую по численности иммигрантскую общину Финляндии, уступая только выходцам из соседних с Суоми стран — Эстонии (51 тыс. человек), Швеции (41 тыс.) и России (14 тыс.). За тот же период численность выходцев из Ирака, проживающих в Норвегии, увеличилась в 32 раза — с 0,7 до 22 тыс. человек, а афганской общины Великобритании — более чем в 130 раз — с 0,5 до 68,3 тыс. [7].

Изучение локализации миграционных потоков на территории Европы, анализ их количественных характеристик позволяют выявить не только географические особенности международной миграции на субконтиненте, но и те изменения, которые произошли в данной сфере за последнюю четверть века.

Так, несмотря на более чем полуторакратное увеличение с 1990 по 2015 г. количества иммигрантов в Европе в целом, темпы их прироста по отдельным странам заметно различались. Если после серии вооруженных конфликтов на территории бывшей Югославии численность иммигрантов в странах Юго-Восточной Европы выросла на 40%, то в государствах Скандинавии данный показатель увеличился в 2,6 раза, а в странах Южной Европы — в 4,4 раза¹³. Как видно из рисунков 2 и 4, снижение количества не местных уроженцев произошло только в республиках бывшего СССР (за исключением России), Польше, Боснии и

¹³ Наибольший прирост иммигрантов в 1990—2015 гг. имел место в Испании, где численность некоренного населения за указанный период увеличилась почти в 7 раз.



Герцеговине. В наибольшей степени сокращение численности лиц, родившихся за пределами страны проживания, имело место в государствах Балтии (Эстонии, Латвии, Литве) и Молдове, а также в Боснии и Герцеговине. В этих государствах численность «некоренного населения» за два с половиной десятилетия снизилась в 1,6—4 раза. Но если в бывшей югославской республике причиной такого сокращения стала продолжавшаяся почти четыре года гражданская война и сопровождавшие ее этнические чистки, то в государствах Балтии и Молдове изменение этнического состава населения было осуществлено мирным путем, через проведение целенаправленной государственной политики выдавливания «мигрантов» [14]. Снижение численности и удельного веса иммигрантов произошло также в Беларуси и Украине, но масштаб изменений здесь был значительно меньшим¹⁴ (рис. 2).

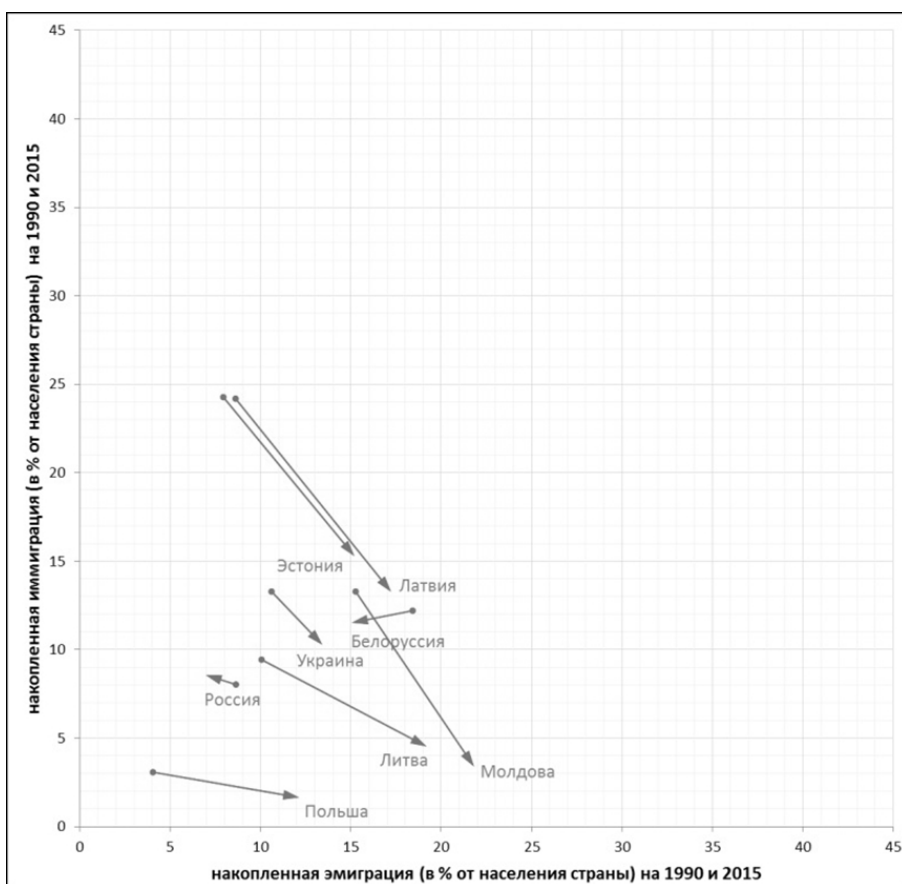


Рис. 2. Страны Европы, сменившие миграционный профиль с 1990 по 2015 г.

Составлено авторами на основе [7].

¹⁴ С 1990 по 2015 г. численность лиц, родившихся за пределами страны, сократилось в Беларуси на 13%, а в Украине — на 30%.

Снижение численности лиц, родившихся за пределами Польши в ее современных границах, произошло путем естественной убыли поколения поляков, переселившихся из СССР после окончания Второй мировой войны¹⁵.

В то же время в большинстве европейских стран за последние 25 лет увеличилось количество эмигрантов. Если в целом по Европе численность лиц, проживающих за пределами своей исторической родины, увеличилась на 21 %, то для стран Восточной и Юго-Восточной Европы данный показатель вырос более чем в 2 раза¹⁶ (см. рис. 2 и 4).

В результате разделение Европы на страны, принимающие и отдающие мигрантов в международном обмене населением, за последние десятилетия значительно возросло. Соотношение между количеством неместных уроженцев (накопленная иммиграция) и лицами, выехавшими из страны на жительство в другие государства (накопленная эмиграция), в наиболее экономически развитых европейских государствах имеет сегодня более чем двукратное превышение (рис. 3).

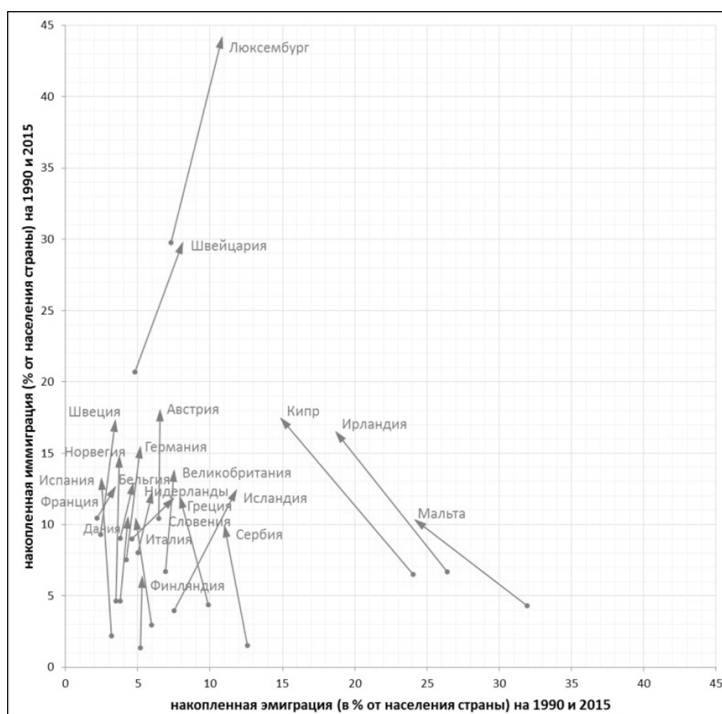


Рис. 3. Страны Европы с ростом накопленной иммиграции с 1990 по 2015 г.

Составлено авторами на основе [7].

¹⁵ По разным оценкам, с 1944 по 1957 г. из СССР, преимущественно с территорий Украины, Беларуси и Литвы, в Польшу переселились в добровольном и принудительном порядке от 2,0 до 2,5 млн поляков.

¹⁶ Исключением из этого тренда среди восточноевропейских стран стали две бывшие советские республики — Россия и Беларусь, в которых количество уроженцев, проживающих за пределами своей родины, снизилось на 16—17%.



При этом в ряде государств Юго-Восточной Европы, таких как Босния и Герцеговина, Албания, Болгария, Румыния, на одного жителя, прибывшего из-за рубежа, приходится от 10 до 50 эмигрантов. Примерный баланс между количеством иммигрантов и эмигрантов наблюдается сегодня только в 8 из 40 европейских государств, и эта «буферная» зона очень неустойчива во времени: страны Северной и Западной Европы (Финляндия, Исландия, Ирландия) очень быстро становятся странами иммиграции, а государства Восточной Европы (Эстония, Латвия, Украина) — всё в большей степени превращаются в страны эмиграции (см. рис. 3—4).

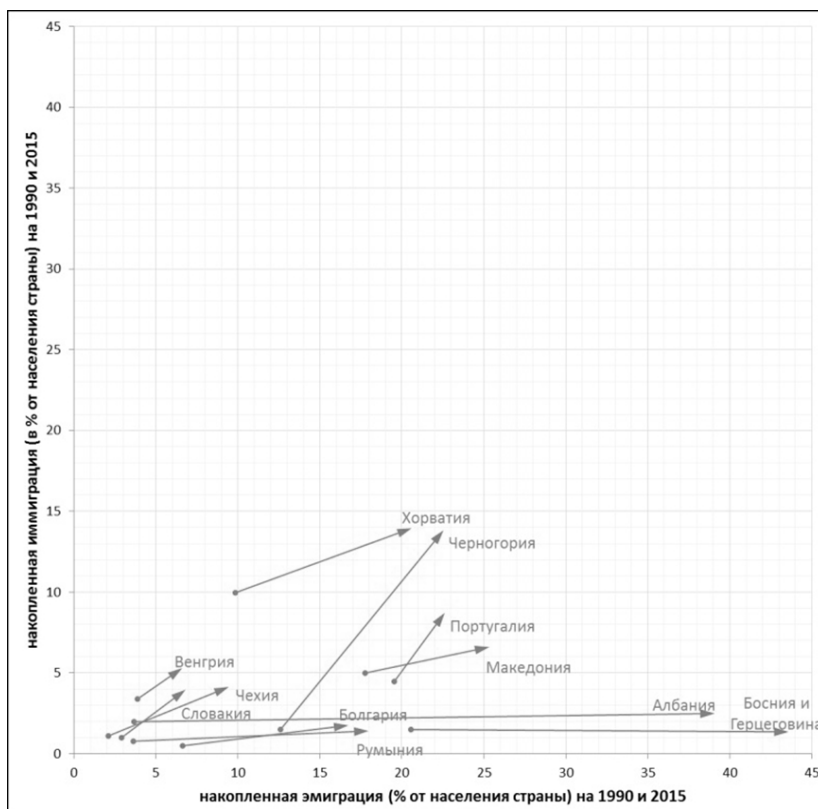


Рис. 4. Страны Европы с ростом накопленной эмиграции с 1990 по 2015 г.

Составлено авторами на основе [7].

Географическая избирательность миграционных связей, характерная для большинства европейских государств, позволяет говорить о необходимости проведения ими дифференцированной иммиграционной политики, что идет в разрез с представлениями об общеевропейских подходах в этой сфере. Единые принципы и нормы иммиграционного законодательства, разрабатываемые для всех государств ЕС, принципиально не учитывают национальной специфики отдельных европейских стран. Пример Великобритании, где отказ от применения иммиграцион-

ных норм, разработанных Еврокомиссией, стал одним из главных поводов для вынесения на референдум вопроса о выходе страны из состава ЕС, показал неприемлемость унификации миграционной политики.

Обострение миграционной ситуации в Европе в последние годы, связанное с новой волной иммигрантов из государств Африки и Ближнего Востока, свидетельствует о необходимости разработки и применения на практике новых подходов к миграционной политике. Эти подходы должны учитывать как исторически сложившиеся миграционные связи каждого европейского государства, так и возможности интеграции иммигрантов в местные социумы. Последнее зависит не только от количественных параметров миграционного потока, но и от происхождения иммигрантов, их этнической и религиозной принадлежности.

Сохранение и развитие отмеченных миграционных тенденций неизбежно приведет к трансформации всего социодемографического и этнокультурного пространства Европы. С точки зрения мировой истории эти изменения происходят стремительными темпами. Как отмечал в своей работе «Закат Европы» О. Шпенглер: «Что означает... продолжительность жизни в одно тысячелетие для каждой культуры по сравнению с отдельным человеком, чья жизнь длится 70 лет?» [19, с. 269]. Правда, со времен Шпенглера скорость всех социальных процессов значительно выросла и изменение облика Европы потребует уже не столетий, а много меньший временной срок. Если в эпоху Великого переселения народов (середина I тыс. н. э.) смена этнокультурного ландшафта европейского субконтинента растянулась на несколько столетий, то сегодня это происходит на наших глазах.

Список литературы

1. Анохин А. А., Житин Д. В. География населения с основами демографии : учебное пособие. СПб. : Изд-во СПбГУ, 2013. 307 с.
2. Болохов И. И. Глобализация по-китайски: опыт успешной адаптации // Геополитический журнал. 2015. № 1 (8). С. 104—109.
3. Большова Н. Н. Кризис «социального государства» и массовая миграция как вызовы государству-нации в условиях глобализации (на примере ФРГ) // Вестник МГИМО (Университета). 2009. № 5. С. 94—108.
4. Бьюкенен П. Дж. Смерть Запада / пер. с англ. А. Башкирова. М. : АСТ, 2003. 448 с.
5. Гумилев Л. Н. Этносфера: история людей и история природы. М. : Экспрос, 1993. 544 с.
6. Денисенко М. Б., Хараева О. А., Чудиновских О. С. Иммиграционная политика в Российской Федерации и странах Запада. М. : Изд-во ИЭПП, 2003. 314 с.
7. Департамент по экономическим и социальным вопросам ООН. Отдел народонаселения // Официальный сайт ООН. URL: <http://www.un.org/en/development/desa/population/migration/data/estimates2/estimates15.shtml> (дата обращения: 29.01.2016).
8. Житин Д. В. Пространственная неоднородность миграционного движения России в 1991—2010 гг. // Вестник С.-Петербург. ун-та. 2012. Сер. 7, вып. 4. С. 135—145.
9. Иванов К. П. Проблемы этнической географии. СПб. : Изд-во СПбГУ, 1998. 216 с.
10. Иноземцев В. Л. Иммиграция: новая проблема нового тысячелетия // Социологические исследования. 2003. № 4. С. 64—72.



11. *Клоков К.Б., Ступин Ю.А., Хрущев С.А.* Региональные особенности динамики численности и расселения коренных малочисленных народов Севера России // Известия Русского географического общества. 2008. Т. 140, вып. 3. С. 45—50.
12. *Кондратьева Н.Б.* Миграция в Европе: реалии и вызовы // Современная Европа. 2015. №1(16). С. 147—149.
13. *Кузнецов С.В., Межевич Н.М., Лачининский С.С.* Пространственные возможности и ограничения модернизации российской экономики: пример Северо-Западного макрорегиона // Экономика региона. 2015. №3 (43). С. 25—38.
14. *Кузнецова Т.Ю.* Миграционные тенденции в странах Балтийского региона: пространственно-временной аспект // Балтийский регион. 2010. №4. С. 53—60.
15. *Миграционные проблемы в Европе и пути их решения* / под ред. Н.Б. Кондратьевой (отв. ред.), О.Ю. Потемкиной. М.: Ин-т Европы РАН, 2015. 144 с.
16. *Мичурин В.А.* Теория этногенеза и будущее России. СПб.: Изд-во СПбГУ, 2008. 232 с.
17. *Нарочницкая Е.А.* Иммиграционные потоки в Европу, экономический кризис и некоторые вопросы теории миграции // Актуальные проблемы Европы. 2013. №4. С. 10—38.
18. *Статистический Отдел ООН* // Официальный сайт National Accounts Main Aggregates Database. URL: <http://unstats.un.org/unsd/snaama/selbasicFast.asp> (дата обращения: 16.01.2016).
19. *Шпенглер О.* Закат Европы. Очерки мировой истории. Т. 1: Гештальт и действительность / пер. с нем.; вступ. ст. и примеч. К.А. Свасьяна. М.: Мысль, 1998. 663 с.
20. *Borjas G.* The Economic Benefits from Immigration // Journal of Economic Perspectives. 1995. N9 (2). P. 3—22.
21. *Brown A.* Do we need mass immigration & The economic, demographic, environmental, social & developmental arguments against large-scale net immigration to Britain. L.: CIVITAS, 2003. VI. 153 p.
22. *Ceobanu A.M., Escandell X.* Comparative analyses of public attitudes toward immigrants and immigration using multinational survey data: A review of theories and research // Annual Review of Sociology 2010. Vol. 36. P. 309—327.
23. *King R.* Towards a new map of European migration // International Journal of Population Geography. 2002. Vol. 8, N2. P. 89—106.
24. *Taylor J.E.* The new economics of labour migration and the role of remittances in the migration process // International Migration. 1999. Vol. 37, N1. P. 63—88.
25. *Tiilikainen M.* Looking for a safe place: Security and transnational Somali Muslim families // Journal of Religion in Europe. 2015. Vol. 8, N1. P. 51—72.
26. *Ueffing P., Rowe F., Mulder C.H.* Differences in attitudes towards immigration between Australia and Germany: The role of immigration policy // Comparative Population Studies. 2015. N40(4). P. 437—465.
27. *Weber H.* National and regional proportion of immigrants and perceived threat of immigration: A three-level analysis in Western Europe // International Journal of Comparative Sociology. 2015. N56(2). P. 116—140.

Об авторах

Дмитрий Викторович Житин, кандидат географических наук, доцент кафедры экономической и социальной географии, Санкт-Петербургский государственный университет, Россия.

E-mail: zhitin_dv@mail.ru



Антон Иванович Краснов, старший преподаватель кафедры экономической и социальной географии, Санкт-Петербургский государственный университет, Россия.

E-mail: antonkrasnov@rambler.ru

Александр Владимирович Шендрик, ассистент кафедры экономической и социальной географии, Санкт-Петербургский государственный университет, Россия.

E-mail: shen@mail.ru

Для цитирования:

Житин Д. В., Краснов А. И., Шендрик А. В. Географические особенности миграционных связей Европы // Балтийский регион. 2016. Т. 8, №3. С. 75—92. doi: 10.5922/2074-9848-2016-3-5



GEOGRAPHY OF EUROPEAN MIGRATION

D. Zhitin*

A. Krasnov*

A. Shendrik*

*Saint-Petersburg State University

7—9, Universitetskaya nab., St. Petersburg, 199034, Russia

Submitted on February 19, 2016

In recent decades, the role of international migration has increased dramatically in most European countries. The growth in migration has made some authors proclaim the beginning of a second Migration Period that could transform the social and cultural identity of Europe. The article presents an analysis of international migration geography in Europe in the last twenty-five years. The authors identify the main trends in migration, provide migration profiles of European countries, and propose a classification based on the recent changes in the migrant stock. Changes in the migrant stock (total emigration and immigration) reflect the level of involvement in international and global processes. They can serve as an indicator of a country's attractiveness for both foreigners and the country's citizens. The study shows that European countries are increasingly split into 'immigrant' and 'emigrant' states. The authors describe spatial patterns of migration. The volume and localisation of migration flows in Europe are affected not only by cultural and historical circumstance, such as a colonial past or a common language. The scale of immigrant influx often does not depend on a donor country's demographic potential or the level of its socio-economic development. The links between the place of origin and destination are often more complex than it might initially seem. The authors stress the importance of a differentiated immigration policy taking into account ethnic and cultural features of host societies.

Key words: immigration, emigration, Europe, migration flow, immigration policy, migration ties.

References

1. Anohin, A. A., Zhitin, D. V. 2013, *Geografiya naseleniya s osnovami demografii* [Geography of the population with the basics of demography], St. Petersburg, 307 p. P. 151.
2. Bolohov, I. I. 2015, Globalizaciya po-kitajski: opyt uspešnoj adaptacii [Globalization in Chinese: the experience of successful adaptation], *Geopoliticheskij zhurnal* [Geopolitical journal], no. 1 (8), p. 104—109.
3. Bol'shova, N. N. 2009, Krizis «social'nogo gosudarstva» i massovaya migraciya kak vyzovy gosudarstvu-nacii v usloviyah globalizacii (na primere FRG) [The crisis of "social state" and mass migration as the challenges the nation-state in the context of globalization (in the example of Germany)], *Vestnik MGIMO University*, no. 5, p. 94—108.
4. Buchanan, P. J. 2002, *The Death of The West. St. Martin's Griffin*, 320 p.
5. Gumilev, L. N. 1993, *Ehtnosfera: Istoriya lyudej i istoriya prirody* [Ethnosphere History of people and the history of nature], Moscow, 544 p.
6. Denisenko, M. B., Haraeva, O. A., CHudinovskih, O. S. 2003, *Immigracionnaya politika v Rossijskoj Federacii i stranah Zapada* [Immigration policy in the Russian Federation and the countries of the West], Moscow, 314 p.
7. *United Nations Department of Economic and Social Affairs. Population Division*, 2016, available at: <http://www.un.org/en/development/desa/population/migration/data/estimates2/estimates15.shtml> (accessed 16 January 2016).
8. Zhitin, D. V. 2012, Prostranstvennaya neodnorodnost' migracionnogo dvizheniya Rossii v 1991—2010 gg. [Spatial heterogeneity of Russian migration movement in 1991—2010 gg.], *Bulletin of St. Petersburg Univ. Ser. 7*, no. 4, p. 135—145.
9. Ivanov, K. P. 1998, *Problemy etnicheskoy geografii* [Ethnic geography Problems], St. Petersburg, 216 p.
10. Inozemcev, V. L. 2003, Immigraciya: novaya problema novogo tysyacheletiya [Immigration: the new challenge of the new millennium], *Sociologicheskie issledovaniya*, no. 4, p. 64—72.
11. Klovov, K. B., Stupin Yu. A., Hrushchev, S. A. 2008, Regional'nye osobennosti dinamiki chislennosti i rasseleniya korennyh malochislennyh narodov Severa Rossii [Regional features of population dynamics and dispersal of indigenous peoples of the Russian North], *Izvestiya Russkogo geograficheskogo obshchestva* [Proceedings of the Russian Geographical Society], Vol. 140, no. 3, p. 45—50.
12. Kondrat'eva, N. B. 2015, Migraciya v Evrope: realii i vyzovy [Migration in Europe: Realities and Challenges], *Sovremennaya Evropa* [Modern Europe], no. 1(16), p. 147—149.
13. Kuznetsov, S. V., Mezhevich, N. M., Lachininskij, S. S. 2015, Prostranstvennye vozmozhnosti i ogranicheniya modernizacii rossijskoj ehkonomiki: primer Severo-Zapadnogo makroregiona [Spatial capabilities and limitations of the modernization of the Russian economy: the case of the Northwest macro-region] *Ehkonomika regiona* [The region's economy], no. 3 (43), p. 25—38.
14. Kuznetsova, T. Yu. 2010, Migration trends in the Baltic region states: the spatiotemporal aspect, *Balt. Reg.*, no. 4, p. 48—54. DOI: 10.5922/2079-8555-2010-4-5.
15. Kondrat'eva, N. B., Potemkina, O. YU. (eds.), 2015, *Migracionnye problemy v Evrope i puti ih resheniya* [The migration problem in Europe and the ways to solve them], Moscow, 144 p.
16. Michurin, V. A. 2008, *Teoriya ehtnogeneza i budushchee Rossii* [The theory of ethnogenesis and the future of Russia], 232 p.



17. Narochnickaya, E.A. 2013, *Immigracionnye potoki v Evropu, ehkonomicheskiy krizis i nekotorye voprosy teorii migracii* [Immigration flows in Europe, the economic crisis and some problems of migration theory], *Aktual'nye problemy Evropy* [Actual problems of Europe], no. 4, p. 10—38.

18. *United Nations. National Accounts Main Aggregates Database*, 2016, available at: <http://unstats.un.org/unsd/snaama/selbasicFast.asp> (accessed 29 January 2016).

19. Shpengler, O. 1998, *Zakat Evropy. Ocherki mirovoj istorii* [Decline of the West. Essays on the history of the world], Vol. 1. *Geshtal't i dejstvitel'nost'* [Gestalt and reality], Moscow, 663 p. P. 269.

20. Borjas, G. 1995, *The Economic Benefits from Immigration. Journal of Economic Perspectives*, Vol. 9, no. 2, pp. 3—22.

21. Ceobanu, A.M., Escandell, X. 2010, Comparative analyses of public attitudes toward immigrants and immigration using multinational survey data: A review of theories and research, *Annual Review of Sociology*, no. 36, p. 309—327.

22. King, R. 2002, *Towards a new map of European migration. International Journal of Population Geography*, Vol. 8, no. 2, p. 89—106.

23. Taylor, J.E. 1999, The new economics of labour migration and the role of remittances in the migration process, *International Migration*, Vol. 37, no. 1, p. 63—88.

24. Tiilikainen, M. 2015, Looking for a safe place: Security and transnational Somali Muslim families, *Journal of Religion in Europe*, Vol. 8, no. 1, p. 51—72.

25. Ueffing, P., Rowe, F., Mulder, C.H. 2015, Differences in attitudes towards immigration between Australia and Germany: The role of immigration policy, *Comparative Population Studies*, Vol. 40, no. 4, p. 437—465.

26. Weber, H. 2015, National and regional proportion of immigrants and perceived threat of immigration: A three-level analysis in Western Europe, *International Journal of Comparative Sociology*, Vol. 56, no. 2, p. 116—140.

About the authors

Dr Dmitry Zhitin, Associate Professor, the Department of Human Geography, Saint-Petersburg State University, Russia.

E-mail: zhitin_dv@mail.ru

Anton Krasnov, Senior Lecturer, the Department of Human Geography, Saint-Petersburg State University, Russia.

E-mail: antonkrasnov@rambler.ru

Alexander Shendrik, Lecturer, the Department of Human Geography, Saint-Petersburg State University, Russia.

E-mail: shen@mail.ru

To cite this article:

Zhitin D. V., Krasnov A. I., Shendrik A. V. 2016, Geography of European Migration, Baltijskij region, Vol. 8, no. 3, p. 75—92. doi: 10.5922/2074-9848-2016-3-5.

**ЭФФЕКТЫ
РЕГИОНАЛЬНОГО
РАЗВИТИЯ
ОТ ТОРГОВОЙ
ЛИБЕРАЛИЗАЦИИ
В ТЕОРЕТИЧЕСКИХ
И ЭМПИРИЧЕСКИХ
ИССЛЕДОВАНИЯХ**

А. А. Федюнина*



Существующая теоретическая и эмпирическая литература о расширении международной торговли, торговой либерализации и экономическом развитии представлена обширными свидетельствами наличия взаимосвязей между этими процессами на национальном и отраслевом уровне в долгосрочном периоде. Однако практически неисследованным остается третье измерение равновесия страны под воздействием торговой либерализации — измерение внутривнутриотраслевой, или региональной, динамики развития. Цель настоящего исследования — комплексный анализ теоретической и эмпирической литературы, посвященной феномену неравномерного пространственного влияния расширения международной торговли на национальную экономику и выявление факторов, предопределяющих различную динамику регионального развития.

Первое: в отношении эффектов либерализации для разных типов экономик определено, что расширение международной торговли выступает важным источником роста для регионов развивающихся стран в значительно большей степени, чем регионов развитых стран. Второе: в отношении эффектов либерализации для разных регионов внутри страны выявлено, что максимальный положительный эффект от расширения международной торговли получают приграничные регионы, а также регионы, обеспечивающие относительно менее высокие издержки доступа на зарубежные рынки. Третье: в отношении эффектов либерализации для регионов с разной отраслевой специализацией определено, что расширение международной торговли сопровождалось более высокими темпами роста в тех регионах, которые специализировались на отраслях сравнительного преимущества страны.

Выводы, представленные в статье, могут быть использованы при разработке промышленной политики и политики регионального развития для малых

* Санкт-Петербургский филиал ФГАОУ ВПО «Национальный исследовательский университет "Высшая школа экономики"» 194100, Россия, Санкт-Петербург, ул. Кантемировская, 3а

Поступила в редакцию 05.03.2016 г.

doi: 10.5922/2074-9848-2016-3-6

© Федюнина А. А., 2016

экспорториентированных экономик, какими являются страны Балтийского региона, а также для больших экономик с высоким уровнем неравномерного распределения производительных ресурсов на территории страны.

Ключевые слова: международная торговля, торговая либерализация, региональное развитие

Введение

К настоящему моменту имеется достаточно большое число теоретических и эмпирических работ о влиянии расширения международной торговли, или торговой либерализации, на экономическое развитие стран. В частности, для развивающихся и переходных экономик определено, что расширение торговли способствует ускорению экономического роста на 1,5—2,1% и даже до 2,9% [11; 12]. Кроме того, подтверждено влияние торговой либерализации на экономический рост в долгосрочном периоде и для развитых экономик. На больших выборках (свыше 100 стран) установлено, что расширение торговли приводит к росту ВВП на 1% и более [1; 5; 24].

Однако, несмотря на общие выводы о наличии статистически значимой взаимосвязи, гораздо меньше известно о характере и природе названных эффектов, а также о внутривостановых эффектах, следующих за торговой либерализацией и ростом валового производства.

Первое: в теоретической и эмпирической литературе описаны случаи повышения производственной эффективности за счет перераспределения ресурсов между отраслями при постоянной отдаче от масштаба производства. Такие эффекты связаны с эффектами экономического роста за счет специализации на отраслях сравнительного преимущества и представлены в классических и неоклассических моделях международной торговли, а также в результате их эмпирических проверок [19; 30; 34].

Второе: выявлено повышение эффективности производства за счет перераспределения ресурсов между отраслями при возрастающей отдаче от масштаба. Такие эффекты представлены в моделях монополистической конкуренции *новой теории торговли* [27; 29] и связывают экономическое развитие и рост благосостояния с увеличением количества доступных для потребления разновидностей товара и более низкими удельными издержками его производства.

Третье: выявлен рост производственной эффективности за счет перераспределения ресурсов внутри отраслей от наименее производительных фирм к более производительным. Это способствует росту продаж продукции наиболее производительных фирм, что приводит к увеличению валовой производительности в экономике [32].

Как представляется, выделенные эффекты могут иметь существенное влияние на внутривостановое развитие небольших по площади территорий государств с высокой экспортной ориентацией и возможностью относительно низкочастотного перемещения ресурсов внутри страны, какими являются, например, страны Балтийского региона.

Действительно, с одной стороны, эти государства имеют относительно небольшие территории и сравнительно невысокие издержки пространственного перераспределения и миграции ресурсов внутри страны. С другой стороны, в последние два десятилетия в этих государствах существенно усилилась экспортная ориентация производства. Так, в соответствии со статистикой Всемирного банка, за последние 20 лет — с 1995 по 2014 г. — Дания увеличила экспортную квоту на 17% до уровня 53,7%, Эстония — на 16,1% (до 83,9%), Литва — на 44,1% (до 81,2%), Латвия — на 24,9% (59,5%), Польша — на 24,1% (до 47,4%). Для сравнения: данная тенденция характерна и для Калининградской области — эксклава России в Балтийском регионе: по некоторым оценкам, экспортная квота увеличилась почти на 17% и достигла 50,6% к 2014 г. только за период 2000-х.

Кроме того, выделенные выше эффекты оказывают влияние на пространственное развитие больших неоднородных в отношении распределения производственных сил экономик, какой является, в частности, российская экономика. Здесь определяющую роль в развитии территорий играет, как правило, расстояние до границ, уровень издержек по перемещению факторов производства и конечных товаров внутри страны, а также наличие агломераций и, следовательно, присутствие агломерационных эффектов.

Таким образом, эмпирические свидетельства влияния внутристрановых эффектов торговой либерализации на экономическое развитие государств могут иметь важное значение для национальной промышленной политики и политики, направленной на выравнивание промышленного потенциала территорий.

В данной статье рассматриваются основные теоретические и эмпирические результаты исследований влияния расширения торговли на динамику регионального развития в мировой экономике. В соответствии с подходом М. Брюлльхарта [3], в анализе теоретической литературы используются два критерия при разделении моделей на типы. Первый критерий — тип рассматриваемого рынка. Пионерные модели городских систем основаны на допущениях о совершенных конкурентных рынках с экзогенной региональной экономией от масштаба, в то время как модели *новой экономической географии* допускают рынки с монополистической конкуренцией и эндогенной экономией от масштаба. Второй — тип распределения экономической активности. В ряде моделей это распределение внутри страны предполагается идентичным в разных ее районах, другие модели рассматривают гетерогенное распределение экономической активности, связанное, например, с географией или издержками.

Проведенный анализ теоретических работ позволяет выделить факторы дисперсии и регионального развития в соответствии с типом используемой модели и моделируемым пространством. Анализ эмпирических исследований дает возможность выявить факторы, оказывающие влияние на динамику регионального развития под воздействием расширения международной торговли, которые дополняют факторы, рассматриваемые в теоретической литературе.

Взаимосвязь экспортной деятельности и регионального развития в теоретических моделях

В качестве пионерной работы, рассматривающей модель общего равновесия во взаимосвязи с международной торговлей и распределением экономической деятельности внутри страны, можно считать статью Дж. Хендерсона [23]. Следуя неоклассической традиции, автор разрабатывает *модель распределения экономической активности в городах*, в соответствии с которой фирмы производят продукцию с постоянной отдачей от масштаба, товары однородны, а рабочие и товары мобильны внутри страны. Отличительная особенность данной модели от стандартных неоклассических моделей торговли — допущение о наличии экономии от масштаба на уровне городов. При этом отдача от масштаба является внешней для отдельных фирм, допуская существование совершенной конкуренции. В модели выделяются два типа сил, обуславливающих разную динамику развития городов, связанную с расширением международной торговли. Первый тип сил основан на допущении о моноцентричности городов, и, соответственно, большие города вынуждены нести больше затрат на внутреннюю коммуникацию. Моноцентричность городов фактически выступает силой, противоположно направленной по отношению к допущению об экономии от масштаба на уровне города. Второй тип сил связан с допущением о том, что города различаются по относительному использованию капитала и труда в производстве, а следовательно, и по отраслевой специализации. В равновесии размер города увеличивается вместе с ростом экономии от масштаба, интенсивности производства по фактору производства и общим ростом отрасли, в которой этот город специализируется [23, p. 333].

М. Брюллхарт [3], анализируя модель Хендерсона [23], делает следующие выводы. Первое: поскольку труд мобилен, равновесная реальная зарплата всегда выровнена между городами. Следовательно, торговая либерализация, оказывая влияние на размер городов, не будет действовать на перераспределение благосостояния между городами. Второе: на основе теорем Хекшера — Олина и Рыбчинского можно сделать предположение о том, торговая либерализация будет способствовать росту числа городов, специализирующихся в капиталоемком товаре, если страна является относительно капиталоемкой. Поскольку в модели Хендерсона [23] капиталоемкие города больше по размеру, торговая либерализация будет увеличивать размер городов в капиталоемких странах и уменьшать в трудоизбыточных. Следовательно, эффект влияния торговли на динамику развития городов зависит от относительной наделенности страны факторами производства [3, p. 62].

Центральным аргументом в пользу разработки моделей городских систем, вовлеченных в международную торговлю, с допущением о гетерогенности пространства внутри страны стала идея о том, что в анализ необходимо включать разный уровень затрат городов по доступу на международные рынки, что, безусловно, выступает важным фактором, отражающим экономическую действительность. Допущение о гетеро-

генности пространства внутри страны представлено, например, в работе Дж. Рауча [38]. В модели, основанной на теории международной торговли Рикардо, с допущением о моноцентричных городах внутри страны вводится идея специфичной структуры внутренней географии. Автор допускает существование торговых издержек (формы айсберга) и расположение городов на одной прямой, которая перпендикулярна границе страны. Это позволяет допустить разные издержки городов по доступу на зарубежные рынки. Согласно данной модели население городов, уровень зарплат и ренты в них будут монотонно снижаться вместе с удалением города от границы (береговой линии) вглубь страны [38, р. 1232]. Если торговые издержки умеренно велики, некоторые города, расположенные близко к зарубежным рынкам, переходят к специализации и участвуют в международной торговле, в которой остальные города не участвуют. При этом размеры городов, вступивших в международную торговлю, будут монотонно увеличиваться по мере уменьшения расстояния до границы (береговой линии); размеры городов, не вступивших в международную торговлю, окажутся выравнены. И напротив: если торговые издержки достаточно низки, все города переходят к специализации и участвуют в международной торговле, при этом размер города будет монотонно уменьшаться вместе с ростом расстояния до границы. Таким образом, на динамику размера города, участвующего в международной торговле, значительное влияние оказывает *уровень торговых издержек по доступу на зарубежные рынки*.

Модели новой экономической географии внесли существенный вклад в анализ эффектов международной торговли на пространственное развитие внутри стран. Так, одной из пионерных стала модель, демонстрирующая связь между моделями новой экономической географии и городского развития, описанная в работе [28]. Авторы здесь подчеркивают, что поводом для создания модели выступила необходимость объяснения роста крупных метрополий в развивающихся странах, что связано, среди прочего, с либерализацией международной торговли этими государствами [28, с. 138].

В модели П. Кругмана и Р. Элизондо [28] представлены два региона одной страны, один фактор производства и одна отрасль, состоящая из горизонтально дифференцированных товаров. Эта модель в целом довольно близка к пионерной модели Хендерсона [23] в том смысле, что регионы здесь представлены как моноцентричные города, где необходимость коммуницировать выражена посредством монотонно растущих с ростом города издержек. Кроме того, рассматриваемые регионы идентичны во всем, включая доступ к международным рынкам, что вместе с моделью Хендерсона [23] позволяет относить их к *моделям с равномерным пространственным распределением*. Ключевая особенность данной модели заключается в том, что экономия от масштаба теперь перемещена на микроуровень: потребители наделены предпочтениями к разнообразию и несут транспортные издержки по перемещению между регионами; как следствие — потребители размещаются ближе к как можно большему числу производителей (восходящие связи); при этом в целях снижения транспортных издержек производители, которые теперь становятся монополистическими конкурентами, раз-

мещают предприятия как можно ближе к потребителям (нисходящие связи). В случае высоких издержек международной торговли восходящие и нисходящие связи предопределяют решение о размещении потребителей и производителей, что приводит к формированию агломерации в одном из двух регионов. В случае низких издержек международной торговли расширение торговых связей с зарубежными рынками приводит к снижению роли восходящих и нисходящих связей, что делает производителей и потребителей индифферентными к размещению в одном из двух регионов, а это, в конечном счете, приводит к более равномерному распределению населения в регионах.

В модели монополистической конкуренции К. Беренс с соавторами [2] приходят к аналогичным полученным Кругманом и Элизондо [28] результатам. В работе рассматривается условный мир, состоящий из двух идентичных стран, в каждой из которых по два симметричных региона. Страны отличаются размером транспортных издержек между регионами, а также размером торговых издержек между странами [2, p. 1279]. В качестве сил, способствующих дисперсии экономической активности, вместо экзогенных затрат на перемещение в городах (как было предложено Кругманом и Элизондо [28]) в модели Беренса и др. [2] используются два типа сил. Первый формируется на основе предположения о том, что некоторые работники (фермеры) немобильны между регионами. Второй тип сил формируется посредством допущения о падении размера наценки с ростом локальной конкуренции. Авторы находят, что снижение транспортных издержек на межрегиональную торговлю (внутри страны) в случае высоких издержек международной торговли способствует увеличению различий в экономической активности между регионами. Наоборот, снижение издержек международной торговли в случае высоких издержек межрегиональной торговли обуславливает выравнивание распределения экономической деятельности внутри страны; последнее связано в модели с большим благосостоянием.

Необходимо отметить, что в рамках моделей новой экономической географии можно выделить ряд работ, в которых выявлено влияние торговой либерализации на агломерацию (а не на дисперсию) экономической деятельности. Так, М. Фуджита, П. Кругман и Э. Венейблс [18] расширяют модель Кругмана и Элизондо [28], делая допущение о наличии на уровне отраслей агломерационных сил, но отсутствии дисперсионных сил. В качестве основного результата авторы отмечают связь торговой либерализации с концентрацией экономической деятельности отдельных секторов. В такой же ситуации Э. Палуци [35] моделирует динамику развития регионов в случае торговой либерализации и приводит результаты, диаметрально противоположные результатам Кругмана и Элизондо [28], поскольку последние использовали в качестве центробежных сил издержки перемещения в регионе вместо наличия немобильных сельскохозяйственных работников.

Очевидно, что причиной расходящихся результатов являются допущения о силах дисперсии. Так, в работе Э. Палуци [35] интенсивность сил дисперсии, проявляющаяся посредством спроса немобильных фермеров, падает быстрее, чем интенсивность агломерационных сил, что предопределяет влияние торговой либерализации на агломера-

цию экономической деятельности. При этом в рассмотренных выше работах [2; 28], наоборот, делаются допущения о большем влиянии сил дисперсии: например, в форме экзогенных затрат на перемещение в городе — в модели Кругмана и Элизондо [28] или в форме падающей с ростом конкуренции наценки — в модели Беренса и др. [2].

Однако рассмотренные выше модели новой экономической географии не отражают ряда особенностей реального пространственного устройства территорий, а именно, как упоминалось выше, не учитывают гетерогенность пространства внутри стран. Одной из первых моделей новой экономической географии, учитывающей гетерогенность пространства, стала модель О. Виллар [43], в которой применен подход Кругмана и Элизондо [28] для случая существования двух симметричных регионов (зарубежных экономик) и страны, состоящей из трех регионов. Структура модели такова, что рассматриваемые пять регионов располагаются на одной прямой, при этом два из трех регионов являются пограничными с соседними (идентичными между собой) странами, а один регион — внутренний и имеет одинаковые затраты по доступу на любой из двух зарубежных рынков. Анализ показывает, что в случае, когда зарубежные рынки достаточно велики, концентрация в центре страны (в регионе внутри страны) не является равновесием. При этом возможны два варианта: концентрация у одной из границы страны или дисперсия экономической деятельности. Другими словами, зарубежные рынки играют роль своеобразных центробежных сил, привлекающих экономическую активность страны, находящейся между ними, к границам [43, p. 377].

Несмотря на представленный в работе анализ, Виллар [43] не дает однозначного ответа о равновесном распределении экономической активности в пространстве. Но данный вопрос рассматривается в ряде других работ этого же направления. Например, в работах [4; 9] анализируется условный мир, состоящий из трех стран. В отличие от моделей с равномерным распределением активности в пространстве, эти модели позволяют сделать следующий важный вывод. В результате торговой либерализации рост спроса на экспорт рассматриваемой экономики доминирован эффектом конкуренции со стороны зарубежных фирм таким образом, что экономическая активность этой экономики смещается в сторону пограничных регионов. Агломерация является единственным устойчивым равновесием, однако она с максимальной вероятностью возникает в регионе, наиболее близком к зарубежному рынку [9, p. 274].

Таким образом, анализ результатов моделей городских систем и моделей новой экономической географии позволяет сделать важный вывод о том, что под воздействием расширения международной торговли следует ожидать различную динамику развития отдельных территорий государства. Если влияние торговой либерализации на перераспределение пространственного размещения экономической деятельности внутри страны в сторону пограничных регионов является в целом общим для всех моделей результатом, то влияние прочих факторов не так однозначно. В частности, на динамику развития территорий в рамках страны в случае расширения международной торговли оказывают значимое влияние структура производства и уровень издержек межрегиональной и международной торговли (табл. 1).

Динамика пространственного развития, факторы и эффекты торговой либерализации: теоретические результаты

Тип модели	Тип моделируемого пространства, авторы	Модель мира	Факторы дисперсии	Влияние торговой либерализации
Модель городской системы	Однородное, Хендерсон [23]	Система моноцентричных городов, различающихся по капиталоинтенсивности производства; наличие экономики от водства; наличие экономики от масштаба на уровне городов	1. Моноцентричность городов (с ростом размера города растут затраты рабочих на перемещение). 2. Отраслевая специализация городов	Роль относительной капиталоинтенсивности страны: размер городов растет в капиталоемких странах и падает в трудоемких; реальные зарплаты выравниваются между городами
	Гетерогенное, Рауч [38]	Система городов, расположенных на одной прямой перпендикулярно границе страны и различающихся по размеру	1. Моноцентричность (с ростом размера города растут затраты рабочих на перемещение). 2. Торговые издержки внутри страны по доступу к порту (тип айсберга)	Роль размещения города внутри страны (отдаленности от побережья): монотонное убывание размера городов вглубь страны, реальные зарплаты выравниваются между городами
Новая экономическая география	Однородное, Беренс и др., Кругман, Кругман и Элизондо [2; 26; 28]	Два идентичных региона в стране, одна отрасль однородного товара и одна отрасль дифференцированного товара; специфические факторы производства, торговый партнер (страна или мир)	1. Межрегиональные транспортные издержки типа айсберга. 2. Транспортные и фиксированные издержки конкурентов — фирм [28].	Роль типа дисперсионных сил и допущения о наличии торговых издержек в модели, однозначный результат о том, каким образом перераспределяются ресурсы внутри страны, не определен
	Гетерогенное, Брюлхарт и др., Крозет и Сойбейран, Виллар [4; 9; 43]	Два региона в стране и один партнер [4; 9]	Различия в торговых издержках между регионами (в остальном пространство однородно)	Роль размещения региона у границы: фирмы перемещаются в сторону границы со страной-партнером, агломерация повышает благосостояние в приграничном регионе

Следует также отметить, что рассмотренные выше подходы различаются в свойствах эффектов перераспределения. В неоклассических моделях реальные доходы оказываются выравнены между регионами, изменения в размещении производства, как следствие, не связаны с региональным неравенством. Это также справедливо для внутреннего равновесия в моделях новой экономической географии, где мобильные активы не концентрируются в единую агломерацию, а реальные доходы также выравниваются между регионами. В случае равновесия с полной агломерацией резиденты региона, в котором сформирована агломерация, имеют более высокие реальные доходы, чем резиденты прочих регионов. Следовательно, торговая либерализация может способствовать повышению благосостояния регионов с более легким (менее затратным) доступом на зарубежные рынки, при этом приводя к чистому снижению благосостояния прочих регионов (с немобильными резидентами) [3, р. 67].

Эмпирические исследования взаимосвязи экспортной деятельности и регионального развития

Возвращаясь к ключевому вопросу о взаимосвязи расширения международной торговли и динамики регионального развития, следует также проанализировать результаты эмпирических исследований. Это можно осуществить на основе эмпирических результатов взаимосвязи расширения торговли и торговой либерализации и динамики регионального неравенства.

Можно назвать достаточно много публикаций, исследующих зависимость расширения международной торговли и динамики регионального неравенства. В ряде работ используются данные одной страны, при этом особое внимание уделяется Мексике и странам БРИКС — Бразилии, Индии и Китаю.

Исследования на основе данных по Мексике [7; 8; 16; 20—22; 42] позволяют сделать вывод о наличии положительной взаимосвязи между ростом регионального неравенства (пространственной дивергенцией) и расширением торговой открытости. В частности, отмечается гетерогенный эффект вступления этой страны в НАФТА для разных ее регионов, при этом данный эффект соответствует результатам неоклассических моделей торговли, в том числе согласуется с теоремой Столпера — Самуэльсона [7]. Регионы с большей ориентацией на зарубежные рынки (большей экспортной квотой) испытали относительный рост уровня зарплат и падение премии за квалификацию по сравнению с регионами, в большей степени ориентированными на внутренний рынок [7, р. 92]. Авторы работы [42] находят, что торговая либерализация и экономическая интеграция не только не способствовали снижению регионального неравенства, но и усилили поляризацию. При этом наибольший положительный эффект выявлен для приграничных с Северной Америкой регионов, что также может быть подтверждением некоторых выводов моделей новой экономической географии.

Похожие эмпирические результаты обнаружены и для Китая. В работах [17; 25; 44] показано, что расширение международной торговли

способствовало экономическому развитию приграничных регионов (регионов побережья) — при этом частично за счет потерь менее доступных для внешних рынков и бедных внутренних регионов Китая.

Интересно, что расходящиеся с описанными выше результатами получены для Бразилии [6; 10; 31]. В большинстве работ утверждается снижение регионального неравенства. Так, показано, что расширение экспортной деятельности в бразильских регионах способствовало уменьшению бедности и неравенства [6, p. 832]. Возможным объяснением данного феномена может служить особенность структуры торговли Бразилии. В одной из работ анализируется влияние расширения экспорта на региональное неравенство в Бразилии и Индии и утверждается, что Бразилия экспортирует сравнительно больше сельскохозяйственных продуктов (чем продукции отраслей обрабатывающей промышленности) по сравнению с Индией. При этом сельскохозяйственные регионы, как правило, имеют менее высокий уровень благосостояния. Поэтому расширение экспорта способствовало росту сельскохозяйственных регионов Бразилии и, соответственно, региональной конвергенции; противоположное — рост экспорта товаров обрабатывающих отраслей и дивергенция — выявлено в Индии [10].

Эмпирические свидетельства взаимосвязи динамики регионального развития и расширения международной торговли на межстрановом уровне представлены в существенно меньшем объеме. В одной из недавних работ Брюллхарт [3] выделяет только 11 исследований подобного типа, при этом в большинстве (9 из 11) рассматриваемых им работ в качестве зависимой переменной используется переменная, отражающая относительный размер городов в стране (*urban primacy*). Не концентрируясь на динамике размеров городов и проблемах урбанизации, мы рассматриваем только те публикации, в которых применены переменные, отражающие относительную динамику валового продукта регионов. В таблице 2 представлены результаты соответствующих эмпирических исследований межстранового уровня.

В целом можно сделать вывод о том, что расширение экспорта (рост торговой открытости) оказывает различное влияние на регионы: одна часть из них ускоряет темпы экономического роста, другая — замедляет, что, в конечном счете, приводит к росту регионального неравенства. Так, авторы работ [14; 15; 39] рассматривают зависимость регионального неравенства от динамики внешнеторговой открытости для групп стран и выявляют факторы этой взаимосвязи. Наибольшее увеличение регионального неравенства при росте открытости наблюдается в странах с высокими внутренними транзакционными издержками, а также с низким уровнем доходов. Однако в некоторых работах, где исследование динамики пространственного развития не выступало центральной проблемой, а переменная торговой открытости была включена в регрессию регионального неравенства в качестве контрольной, показаны разные, иногда противоположные результаты. Так, выявлено, что торговая открытость не влияет на динамику регионального неравенства, являясь статистически незначимой [33; 40], или зависит от выборки стран, включенных в анализ [36].

Эмпирические свидетельства взаимосвязи расширения международной торговли и регионального развития для межстрановых исследований

Публикация	Страны, период	Зависимая переменная	Идентификация	Результат
[36]	8 стран Евросоюза, 1981—1997	Взвешенный коэффициент вариации ВРП на душу населения в странах	Влияние экономической интеграции на динамику регионального неравенства в странах	Результат зависит от страны: экономическая интеграция и расширение торговли ведет к снижению неравенства в одних странах (Бельгия, Нидерланды и Португалия), к его росту в других странах (Франция, Испания) и статистически незначима для третьих стран (Греция, Италия, Великобритания)
[33]	Китай, Индия, США, Индонезия и Бразилия, 1978—2001	Вариация ВРП на душу населения и взвешенный коэффициент вариации ВРП на душу населения в странах	Влияние торговой открытости на динамику регионального неравенства	Торговая открытость не оказывает влияния на динамику регионального развития
[13]	8 стран Центральной и Восточной Европы, 1991—1999	Вариация реальных зарплат между регионами по странам	Различия в открытости по странам в разные годы	В странах, где открытость растет быстрее, быстрее увеличивается разность в уровне средних зарплат
[41]	Китай, Индия, Мексика, Бразилия, США, Германия, Италия, Испания	Вариация ВРП на душу населения по странам	Взаимосвязь экспортной квоты и вариации ВРП на душу населения	Снижение доли сельскохозяйственного экспорта связано с усилением межрегиональных различий
[37]	128 стран, 1990	Индекс Джини для топографической концентрации валовой добавленной стоимости по странам	Различия в открытости по странам	Торговая открытость не оказывает влияния на динамику развития регионов

Публикация	Страны, период	Зависимая переменная	Идентификация	Результат
[40]	19 развитых и 7 развивающихся экономик, 1990—2006	Взвешенный коэффициент вариации ВРП на душу населения в странах	Взаимосвязь торговой квоты и вариации ВРП на душу населения	Торговая открытость не оказывает влияния на региональное развитие
[39]	28 стран, 1975—2005	Взвешенный коэффициент вариации ВРП на душу населения в странах	Статичное и динамическое влияние набора параметров развития страны на уровень регионального неравенства	Страны с наибольшими межрегиональными различиями в отраслевых запасах факторов производства, более низкой долей госрасходов и высокими внутренними транзакционными издержками (развивающиеся страны) испытывали усиление межрегиональных различий при расширении торговли (по сравнению с развитыми странами)
[14]	47 стран, 1990—2007	Индекс Тейла ВРП на душу населения	Взаимосвязь показателя экономической глобализации страны (включенности в экономические связи с миром) и показателя неравенства	Страны с большей экономической открытостью имеют более высокие уровни регионального неравенства. Пространственное влияние экономической интеграции сильнее в странах с низким и средним уровнем доходов
[15]	22 развивающиеся экономики, 1990—2006	Взвешенный коэффициент вариации ВРП на душу населения в странах	Влияние торговой открытости на динамику регионального неравенства	Страны с большей экономической открытостью имеют более высокие уровни регионального неравенства. Влияние на неравенство выше в самых бедных странах

Заключение

Эмпирические результаты свидетельствуют о том, что расширение экспортной деятельности и торговая либерализация оказывают долгосрочно и статистически значимое влияние на расширение валового внутреннего продукта страны. При этом последнее сопровождается ростом эффективности и перераспределением ресурсов между отраслями. Выявление данных эффектов, хотя и является важным научным результатом, но не позволяет определить факторы, которые необходимо учитывать при выработке направлений и инструментов национальной промышленной политики, направленной на региональное развитие в странах, расширяющих экспортную деятельность.

Анализ результатов теоретических и эмпирических моделей влияния расширения торговли на динамику регионального развития в странах мировой экономики применительно к широкому кругу существующих теоретических моделей позволяет сделать следующие основные выводы.

1. Важным результатом применения моделей городских систем и моделей новой экономической географии для случая расширения международной торговли можно назвать перераспределение пространственного размещения экономической деятельности внутри страны, что предопределяет различную динамику развития отдельных ее территорий.

2. Теоретические модели не дают однозначного ответа на вопрос о том, каким именно образом происходит перераспределение ресурсов между регионами внутри страны. В частности, выявлено, что результат в моделях новой экономической географии, допускающих однородное пространство внутри страны, зависит от допущений о силах дисперсии.

Однако, что более важно, анализ моделей, допускающих гетерогенное пространство внутри страны, выявил факторы, позволяющие определить, *какие регионы растут быстрее в случае расширения торговли*. Обзор эмпирических исследований взаимосвязи расширения международной торговли и регионального развития позволил подтвердить значимое влияние данных факторов.

3. На динамику развития территорий в рамках страны в случае расширения международной торговли оказывают значимое влияние факторы, отражающие, в широком смысле, издержки осуществления международной торговли, а также структура производства. Таким образом, расширение международной торговли способствует *развитию определенной группы территорий страны*.

Во-первых, это регионы развивающихся и переходных экономик (против регионов развитых стран), для которых расширение международной торговли само по себе становится важным источником экономического развития. Эмпирические выводы о положительной взаимо-

связи расширения международной торговли и экономического роста были получены для стран Центральной и Восточной Европы, а также быстрорастущих экономик Бразилии, Китая и Индии.

Во-вторых, это приграничные регионы, которые, как правило, изначально обеспечивают менее высокие издержки доступа на зарубежные рынки, являются более привлекательными для экспортных отраслей и иностранных инвестиций. Такой вывод, среди прочего, получил эмпирическое подтверждение в региональных исследованиях по Мексике и Китаю.

Наконец, в-третьих, важное значение имеет отраслевая специализация регионов. В частности, данные по Индии и Бразилии демонстрируют, что более высокими темпами роста при расширении международной торговли обладали регионы, специализирующиеся на отраслях сравнительного преимущества страны.

Полученные результаты в отношении эффектов расширения международной торговли на динамику регионального развития имеют важные следствия для национальной и региональной промышленной и инвестиционной политики в странах с нарастанием вклада внешнеэкономической деятельности в экономику. В целях стимулирования выравнивания межрегиональных различий в уровне социально-экономического развития территорий и распределения производственных сил необходима разработка комплекса мер, направленного на снижение внутренних транспортных и транзакционных издержек, а также прочих издержек, связанных с доступом на зарубежные рынки. Кроме того, необходимы активизация конкуренции за инвестиционные ресурсы и улучшение институциональной среды — в первую очередь, на территориях, расположенных далеко от границ. Это станет дополнительным фактором выравнивания региональных различий, позволит нивелировать последствия распределения производственных ресурсов внутри страны в пользу приграничных регионов, а также регионов с относительно менее высокими издержками осуществления внешнеэкономических операций.

Данные рекомендации особенно важны для экономик стран, имеющих большие по площади территории с неравной ресурсной обеспеченностью и различной отраслевой специализацией, какой является и российская экономика. Это, с одной стороны, характерно для промышленно развитых территорий Поволжья, Урала и Сибири, которые хотя и обладают экспортным потенциалом, однако в силу высоких издержек, связанных с расстоянием до основных экспортных рынков, их сравнительные преимущества в международной торговле выражены слабо. С другой стороны, это характерно и для расположенного в глубине страны Центрального, а также Северо-Западного регионов России, которые в силу высоких издержек, связанных с пространственным размещением и недостаточно развитой институциональной средой, не имеют (или потеряли) производственные ресурсы и одновременно не способны привлечь новый финансовый и человеческий капитал.

Список литературы

1. *Alcalá F., Ciccone A.* Trade and Productivity // *The Quarterly journal of economics.* 2004. N119(2). P. 613—646.
2. *Behrens K. et al.* Countries, regions and trade: On the welfare impacts of economic integration // *European Economic Review.* 2007. N51(5). P. 1277—1301.
3. *Brülhart M.* The spatial effects of trade openness: a survey // *Review of World Economics.* 2011. N147. P. 59—83.
4. *Brülhart M., Crozet M., Koenig P.* Enlargement and the EU periphery: the impact of changing market potential // *The World Economy.* 2004. N 27(6). P. 853—875.
5. *Busse M., Königer J.* Trade and economic growth: A re-examination of the empirical evidence. HWWI Research. 2012. URL: <https://www.ifw-kiel.de/konfer/staff-seminar/paper/2012/Koeniger.pdf> (дата обращения: 02.02.2016).
6. *Castilho M., Menéndez M., Szulman A.* Trade Liberalization, Inequality, and Poverty in Brazilian States // *World Development.* 2012. N40(4). P. 821—835.
7. *Chiquiar D.* Globalization, regional wage differentials and the Stolper—Samuelson theorem: evidence from Mexico // *Journal of International Economics.* 2008. N 74(1). P. 70—93.
8. *Chiquiar D.* Why Mexico's regional income convergence broke down // *Journal of Development Economics.* 2005. N77(1). P. 257—275.
9. *Crozet M., Soubeyran P.K.* EU enlargement and the internal geography of countries // *Journal of Comparative Economics.* 2004. N 32 (2). P. 265—279.
10. *Daumal M.* The impact of trade openness on regional inequality: the cases of India and Brazil // *The International Trade Journal.* 2013. N27(3). P. 243—280.
11. *Dollar D.* Outward-oriented developing economies really do grow more rapidly: evidence from 95 LDCs, 1976—1985 // *Economic development and cultural change.* 1992. N 40(3). P. 523—543.
12. *Edwards S.* Trade orientation, distortions and growth in developing countries // *Journal of development economics.* 1992. N 39(1). P. 31—57.
13. *Egger P., Huber P., Pfaffermayr M.* A note on export openness and regional wage disparity in Central and Eastern Europe // *The Annals of Regional Science.* 2005. N 39(1). P. 63—71.
14. *Ezcurra R., Rodríguez-Pose A.* Does Economic Globalization affect Regional Inequality? A Cross-country Analysis // *World Development.* 2013. N52. P. 92—103.
15. *Ezcurra R., Rodríguez-Pose A.* Trade openness and spatial inequality in emerging countries // *Spatial Economic Analysis.* 2014. N9(2). P. 162—182.
16. *Faber B.* Towards the spatial patterns of sectoral adjustments to trade liberalisation: The case of NAFTA in Mexico // *Growth and Change.* 2007. N38(4). P. 567—594.
17. *Fajgelbaum P., Coşar A.* Internal Geography, International Trade, and Regional Specialization // *National Bureau of Economic Research.* 2013. NBER Working Paper No. 19697. URL: <http://www.nber.org/papers/w19697.pdf> (дата обращения: 02.11.2015).
18. *Fujita M., Krugman P.R., Venables A.* The spatial economy: Cities, regions, and international trade. MIT press, 2001.
19. *Golub S.S., Hsieh C.-T.* Classical Ricardian theory of comparative advantage revisited // *Review of International Economics.* 2000. N8(2). P. 221—234.

20. *Gonzalez R. G.* The effects of trade openness on regional inequality in Mexico // *The Annals of Regional Science*. 2007. N 41(3). P. 545—561.
21. *Hanson G.* Increasing returns, trade and the regional structure of wages // *The Economic Journal*. 1997. N 107(440). P. 113—133.
22. *Hanson G.* Regional adjustment to trade liberalization // *Regional Science and Urban Economics*. 1998. N 28(4). P. 419—444.
23. *Henderson J.* Systems of cities in closed and open economies // *Regional Science and Urban Economics*. 1982. N 12(3). P. 325—350.
24. *Irwin D., Terviö M.* Does trade raise income?: Evidence from the twentieth century // *Journal of International Economics*. 2002. N 58(1). P. 1—18.
25. *Kanbur R., Zhang X.* Fifty years of regional inequality in China: a journey through central planning, reform, and openness // *Review of Development Economics*. 2005. N 9(1). P. 87—106.
26. *Krugman P.* Increasing Returns and Economic Geography // *Journal of Political Economy*. 1991. N 99(3). P. 483—499.
27. *Krugman P.* Increasing returns, monopolistic competition, and international trade // *Journal of International Economics*. 1979. N 9(4). P. 467—479.
28. *Krugman P., Elizondo R.* Trade policy and the third world metropolis // *Journal of Development Economics*. 1996. N 49(1). P. 137—150.
29. *Lancaster K.* Intra-industry trade under perfect monopolistic competition // *Journal of International Economics*. 1980. N 10(2). P. 151—175.
30. *MacDougall G. D. A.* British and American exports: A study suggested by the theory of comparative costs. Part 1 // *The Economic Journal*. 1951. N 61(244). P. 697—724.
31. *Martincus C. V.* Spatial Effects of Trade Policy: Evidence from Brazil // *Journal of Regional Science*. 2010. N 50(2). P. 541—569.
32. *Melitz M.* The impact of trade on intra-industry reallocations and aggregate industry productivity // *Econometrica*. 2003. N 71 (6). P. 1695—1725.
33. *Milanovic B.* Half a World: Regional inequality in five great federations // *Journal of the Asia Pacific Economy*. 2005. N 10(4). P. 408—448.
34. *Nunn N.* Relationship-specificity, incomplete contracts, and the pattern of trade // *The Quarterly Journal of Economics*. 2007. P. 569—600.
35. *Paluzie E.* Trade policy and regional inequalities* // *Papers in regional science*. 2001. N 80(1). P. 67—85.
36. *Petrakos G., Rodríguez-Pose A., Rovolis A.* Growth, integration and regional inequality in Europe // *Discussion Paper Series*. 2003. N 9 (3). P. 39—62.
37. *Ramcharan R.* Why an economic core: domestic transport costs // *Journal of Economic Geography*. 2009. N 9(4). P. 559—581.
38. *Rauch J. E.* Comparative advantage, geographic advantage and the volume of trade // *The Economic Journal*. 1991. N 101(408). P. 1230—1244.
39. *Rodríguez-Pose A.* Trade and regional inequality // *Economic Geography*. 2012. N 88. P. 109—136.
40. *Rodríguez-Pose A., Ezcurra R.* Does decentralization matter for regional disparities? A cross-country analysis // *Journal of Economic Geography*. 2010. N 10. P. 619—644.
41. *Rodríguez-Pose A., Gill N.* How does trade affect regional disparities? // *World Development*. 2006. N 34(7). P. 1201—1222.
42. *Rodríguez-Pose A., Sánchez-Reaza J.* Economic polarization through trade: trade liberalization and regional inequality in México. In *Spatial Inequality and Development*, Oxford, UK: Oxford University Press, 2005.



43. Villar O. Spatial distribution of production and international trade: a note // *Regional Science and Urban Economics*. 1999. N29(3). P. 371—380.

44. Zhang X., Zhang K. How does globalisation affect regional inequality within a developing country? Evidence from China // *Journal of Development Studies*. 2003. N39. P. 47—67.

Об авторе

Анна Андреевна Федюнина, директор Аналитического центра, старший преподаватель, Санкт-Петербургский филиал Национального исследовательского университета «Высшая школа экономики».

E-mail: afedyunina@hse.ru

Для цитирования:

Федюнина А.А. Эффекты регионального развития от торговой либерализации в теоретических и эмпирических исследованиях // *Балтийский регион*. 2016. Т. 8, № 3. С. 93—112. doi: 10.5922/2074-9848-2016-3-6.



TRADE LIBERALISATION AND ITS IMPACT ON REGIONAL DEVELOPMENT: THEORETICAL AND EXPERIMENTAL STUDIES

A. Fedyunina *

* Saint Petersburg branch

of the 'Higher School of Economics' national research university
3a Kantemirovskaya ul., Saint Petersburg, 194100 Russia

Submitted on 05.03.2016

The existing theoretical and empirical literature focusing on interconnections between international trade, trade liberalisation, and economic development provides ample evidence pertaining to nations and industries. However, another dimension of trade liberalisation — the assessment of the level of national or regional development — needs further research. This article sets out to analyse theoretical and empirical research works focusing on a varied spatial effect of expanding international trade on national economies and identifies factors affecting regional development. Firstly, it is established that expanding international trade is a more important source of growth for the regions of developing countries than for those of developed ones. Secondly, in terms of the regional impact of liberalisation, expanding trade has the most positive effect on border regions and those associated with lower cost of access to international markets. Thirdly, the analysis of regions having different industrial specialisation suggests that expanding international trade contributes to higher growth rates in the regions, having globally competitive national industries.

The conclusions presented in this article can be used for formulating an industrial policy and a regional development policy for both small export-oriented economies, namely, the Baltic Sea states, and larger economies having uneven distribution of production resources.

Key words: international trade, trade liberalisation, regional development

References

1. Alcalá, F. Ciccone, A. 2004, Trade and Productivity, *The Quarterly journal of economics*, Vol. 119, no. 2, p. 613—646.
2. Behrens, K. et al. 2007, Countries, regions and trade: On the welfare impacts of economic integration, *European Economic Review*, Vol. 51, no. 5, p. 1277—1301.
3. Brülhart, M. 2011, The spatial effects of trade openness: a survey, *Review of World Economics*, no. 147, p. 59—83.
4. Brülhart, M., Crozet, M., Koenig, P. 2004, Enlargement and the EU periphery: the impact of changing market potential, *The World Economy*, Vol. 27, no. 6, p. 853—875.
5. Busse, M., Königer, J. 2012, Trade and economic growth: A re-examination of the empirical evidence, *HWWI Research*, available at: <https://www.ifw-kiel.de/konfer/staff-seminar/paper/2012/Koeniger.pdf> (accessed 02.02.2016).
6. Castilho, M., Menéndez, M., Sztulman, A. 2012, Trade Liberalization, Inequality, and Poverty in Brazilian States, *World Development*, Vol. 40, no. 4, p. 821—835.
7. Chiquiar, D. 2008, Globalization, regional wage differentials and the Stolper — Samuelson theorem: evidence from Mexico, *Journal of International Economics*, Vol. 74, no. 1, p. 70—93.
8. Chiquiar, D. 2005, Why Mexico's regional income convergence broke down, *Journal of Development Economics*, Vol. 77, no. 1, p. 257—275.
9. Crozet, M., Soubeyran, P.K. 2004, EU enlargement and the internal geography of countries, *Journal of Comparative Economics*, Vol. 32, no. 2, p. 265—279.
10. Daumal, M. 2013, The impact of trade openness on regional inequality: the cases of India and Brazil, *The International Trade Journal*, Vol. 27, no. 3, p. 243—280.
11. Dollar, D. 1992, Outward-oriented developing economies really do grow more rapidly: evidence from 95 LDCs, 1976—1985, *Economic development and cultural change*, Vol. 40, no. 3, p. 523—543.
12. Edwards, S. 1992, Trade orientation, distortions and growth in developing countries, *Journal of development economics*, Vol. 39, no. 1, p. 31—57.
13. Egger, P., Huber, P., Pfaffermayr, M. 2005, A note on export openness and regional wage disparity in Central and Eastern Europe, *The Annals of Regional Science*, Vol. 39, no. 1, p. 63—71.
14. Ezcurra, R., Rodríguez-Pose, A. 2013, Does Economic Globalization affect Regional Inequality? A Cross-country Analysis, *World Development*, no. 52, p. 92—103.
15. Ezcurra, R., Rodríguez-Pose, A. 2014, Trade openness and spatial inequality in emerging countries, *Spatial Economic Analysis*, Vol. 9, no. 2, p. 162—182.
16. Faber, B. 2007, Towards the spatial patterns of sectoral adjustments to trade liberalisation: The case of NAFTA in Mexico, *Growth and Change*, Vol. 38, no. 4, p. 567—594.
17. Fajgelbaum, P., Coşar, A. 2013, Internal Geography, International Trade, and Regional Specialization, *National Bureau of Economic Research*, NBER Working Paper, no. 19697, available at: <http://www.nber.org/papers/w19697.pdf> (accessed 02.11.2015).

18. Fujita, M., Krugman, P. R., Venables, A. 2001, *The spatial economy: Cities, regions, and international trade*, MIT press.
19. Golub, S. S., Hsieh, C.-T. 2000, Classical Ricardian theory of comparative advantage revisited, *Review of International Economics*, Vol. 8, no. 2, p. 221—234.
20. Gonzalez Rivas, G. 2007, The effects of trade openness on regional inequality in Mexico, *The Annals of Regional Science*, Vol. 41, no. 3, p. 545—561.
21. Hanson, G. 1997, Increasing returns, trade and the regional structure of wages, *The Economic Journal*, no. 107 (440), p. 113—133.
22. Hanson, G. 1998, Regional adjustment to trade liberalization, *Regional Science and Urban Economics*, Vol. 28, no. 4, p. 419—444.
23. Henderson, J. 1982, Systems of cities in closed and open economies, *Regional Science and Urban Economics*, Vol. 12, no. 3, p. 325—350.
24. Irwin, D., Terviö, M. 2002, Does trade raise income?: Evidence from the twentieth century, *Journal of International Economics*, Vol. 58, no. 1, p. 1—18.
25. Kanbur, R., Zhang, X. 2005, Fifty years of regional inequality in China: a journey through central planning, reform, and openness, *Review of Development Economics*, Vol. 9, no. 1, p. 87—106.
26. Krugman, P. 1991, Increasing Returns and Economic Geography, *Journal of Political Economy*, Vol. 99, no. 3, p. 483—499.
27. Krugman, P. 1979, Increasing returns, monopolistic competition, and international trade, *Journal of International Economics*, Vol. 9, no. 4, p. 467—479.
28. Krugman, P., Elizondo, R. 1996, Trade policy and the third world metropolis, *Journal of Development Economics*, Vol. 49, no. 1, p. 137—150.
29. Lancaster, K. 1980, Intra-industry trade under perfect monopolistic competition, *Journal of International Economics*, Vol. 10, no. 2, p. 151—175.
30. MacDougall, G.D.A. 1951, British and American exports: A study suggested by the theory of comparative costs. Part I, *The Economic Journal*, no. 61(244), p. 697—724.
31. Martincus, C. V. 2010, Spatial Effects of Trade Policy: Evidence from Brazil, *Journal of Regional Science*, Vol. 50, no. 2, p. 541—569.
32. Melitz, M. 2003, The impact of trade on intra-industry reallocations and aggregate industry productivity, *Econometrica*, Vol. 71, no. 6, p. 1695—1725.
33. Milanovic, B. 2005, Half a World: Regional inequality in five great federations, *Journal of the Asia Pacific Economy*, Vol. 10, no. 4, p. 408—448.
34. Nunn, N. 2007, Relationship-specificity, incomplete contracts, and the pattern of trade, *The Quarterly Journal of Economics*, p. 569—600.
35. Paluzie, E. 2001, Trade policy and regional inequalities*, *Papers in regional science*, Vol. 80, no. 1, p. 67—85.
36. Petrakos, G., Rodríguez-Pose, A., Rovolis, A. 2003, Growth, integration and regional inequality in Europe, *Discussion Paper Series*, Vol. 9, no. 3, p. 39—62.
37. Ramcharan, R. 2009, Why an economic core: domestic transport costs, *Journal of Economic Geography*, Vol. 9, no. 4, p. 559—581.
38. Rauch, J.E. 1991, Comparative advantage, geographic advantage and the volume of trade, *The Economic Journal*, no. 101(408), p. 1230—1244.
39. Rodríguez-Pose, A. 2012, Trade and regional inequality, *Economic Geography*, no. 88, p. 109—136.
40. Rodríguez-Pose, A., Ezcurra, R. 2010, Does decentralization matter for regional disparities? A cross-country analysis, *Journal of Economic Geography*, no. 10, p. 619—644.
41. Rodríguez-Pose, A., Gill, N. 2006, How does trade affect regional disparities? *World Development*, Vol. 34, no. 7, p. 1201—1222.



42. Rodríguez-Pose, A., Sánchez-Reaza, J. 2005, Economic polarization through trade: trade liberalization and regional inequality in México. In: *Spatial Inequality and Development*, Oxford, UK, Oxford University Press.
43. Villar, O. 1999, Spatial distribution of production and international trade: a note, *Regional Science and Urban Economics*, Vol. 29, no. 3, p. 371—380.
44. Zhang, X., Zhang, K. 2003, How does globalisation affect regional inequality within a developing country? Evidence from China, *Journal of Development Studies*, no. 39, p. 47—67.

About the author

Anna Fedyunina, Director of the Analytical Centre, Assistant Professor, Saint Petersburg branch of the Higher School of Economics National Research University.

E-mail: afedyunina@hse.ru

To cite this article:

Fedyunina A.A. 2016, Trade Liberalisation and its Impact on Regional Development: Theoretical and Experimental Studies, Baltijskij region, Vol. 8, no. 3, p. 93—112. doi: 10.5922/2074-9848-2016-3-6.



УДК 327

ОБ ОСНОВНЫХ ПРОГНОЗАХ ДЕЙСТВИЙ ПОЛИТИЧЕСКИХ ЭЛИТ ПРИБАЛТИКИ: СЦЕНАРНЫЙ ПОДХОД

В. А. Смирнов*



Дается обзор различных подходов к прогнозированию будущего стран Прибалтики. На основе предложенного автором теоретического подхода к изучению политической элиты осуществляется сценарный прогноз изменения модели действий элит Литвы, Латвии и Эстонии. Выявлен дефицит сценариев внутренних политических процессов в прибалтийских государствах. В то же время в последние годы отмечено появление большого количества сценариев относительно военной ситуации вокруг стран Прибалтики.

Автором выделяются инерционный, конфронтационный и кооперационный сценарии, рассматриваются их предпосылки и возможные следствия. В основу составления сценариев положен анализ географических, экономических и политических групп факторов. Главной переменной, задающей вариативность прогноза, является занимаемая государством внешнеполитическая ниша, которая определяется международной ситуацией, системой межгосударственных связей той или иной страны и внешними источниками получения ее политической элитой ресурсов.

Статья вносит свой вклад в общую дискуссию о факторах политического развития и роли политических элит в этом процессе, а также предоставляет дополнительный материал для анализа возможных будущих изменений во внутренней политике стран Прибалтики в связи с внешними факторами.

* Московский государственный университет им. М. В. Ломоносова 119991, Россия, Москва, Ленинские горы, 1

Поступила в редакцию 13.04.2016 г.

doi: 10/5922/2074-9848-2016-3-7

© Смирнов В. А., 2016

Ключевые слова: политическая элита, Прибалтика, Литва, Латвия, Эстония, прогнозирование, сценарный подход

Обзор прогнозов будущего стран Прибалтики

В большинстве исследований прогностического характера страны Прибалтики рассматриваются как часть Балтийского региона, включающего государства, имеющие выход к морю. Прогнозы будущего развития прибалтийских стран можно подразделить на три основные группы: общие прогнозы; прогнозы в сфере безопасности; прогнозы политической ситуации.

Общие прогнозы выстраиваются на основе анализа региональных тенденций в экономике, демографии, миграции, экологии и других сферах и их влияния на будущее стран Прибалтики. В разрезе мировой экономики в докладе «Роль регионального сотрудничества в регионе Балтийского моря» [13] рассматриваются тенденции снижения относительного веса Балтийского региона в мире по сравнению с регионами Южной и Восточной Азии [5]. Основными переменными при сценарировании выступают либерализация торговых отношений или протекционизм в Балтрегионе в рамках ЕС, а также между Россией и Евросоюзом. При позитивном сценарии открытие рынков и развитие транспортной инфраструктуры приведут к углублению интеграции в регионе. Инерционный сценарий предполагает сохранение регионального диалога по экономическим и политическим вопросам, но без углубления интеграции. Негативный сценарий заключается в обращении государств региона к протекционистским мерам.

Ряд прогнозов акцентирует демографическую обстановку в регионе. Так, в исследовательском отчете «Будущее региона Балтийского моря: возможности и вызовы» Института международной экономики в Гамбурге [23] отмечается, что демографический спад в 2010—2030 гг. в Эстонии составит 4,9% в Литве — 7,6%, в Латвии — 9,6%. При этом число людей трудоспособного возраста (возрастная группа от 15 до 44 лет) за аналогичный период в Эстонии снизится на 17,9%, в Литве — на 23,2%, в Латвии — на 24,3%. Новый прогноз Европейской комиссии указывает, что к 2060 г. численность населения Латвии уменьшится с 2 до 1,4 млн, Литвы — с 3 до 1,8 млн, Эстонии — с 1,3 до 1,1 млн жителей [25].

В отчете «Трансбалтийские сценарии и прогнозы до 2030 года», подготовленном при поддержке ЕС, анализируется влияние транспортных коридоров на будущее Балтийского региона и стран Прибалтики. В документе даются и оценки возможного экономического эффекта для стран региона следующих сценариев: а) реализация трансконтинентального коридора Запад — Восток; б) развитие Северного морского пути; в) развитие сети экологически чистых («зеленых») транспортных коридоров в ЕС. Ключевым параметром данного прогноза является фактор временных рамок сценариев. В частности, прогнозируется, что Северный морской путь к концу XXI в. может оставаться свободным ото льда на протяжении 4—5 месяцев (в настоящий момент — 45 дней).

В 1990—2000-х гг. были широко распространены прогнозы экологического будущего Балтийского региона. В частности, Агентство по защите окружающей среды Швеции в 2008 г. выпустило обширный документ [26], содержащий детальный анализ тенденций, сценариев и угрозы экологии Балтийского моря, в том числе в контексте сохранения биологического разнообразия и предотвращения экологических рисков от боеприпасов, захороненных на дне Балтийского моря.

Прогнозы в сфере безопасности и военных аспектов, как правило, носят более частный характер и касаются непосредственно стран Прибалтики. Большинство прогнозов исходит из базовой предпосылки о том, что безопасность прибалтийских стран будет определяться, главным образом, динамикой отношений в треугольнике США-ЕС-Россия [28]. При этом Евросоюз часто рассматривается как экономическое и политическое объединение, не обладающее значительным международным влиянием в сфере безопасности. В последнем случае на первое место выходит НАТО, членами которого являются большинство стран — участниц ЕС. Из данной предпосылки, в частности, исходят аналитики Министерства обороны Швеции, недавно обнародовавшего обширный прогноз о безопасности в регионе Балтийского моря [11].

В последние два года широкое распространение на Западе получили военные игры, в которых выстраиваются сценарии возможных конфликтов с Россией, и наиболее вероятной территорией военных действий при этом часто считается Прибалтика. В частности, можно отметить свежий доклад корпорации RAND [19], в котором разбираются различные сценарии «вторжения» России в Прибалтику. Делается вывод, что для подхода к трем столицам стран Прибалтики российской армии потребуется около 60 часов. В качестве «профилактической» меры предлагается нарастить военный контингент НАТО в Прибалтике. К аналогичным выводам приходят и авторы прогноза «Альянс в зоне риска» Атлантического совета, спонсируемого НАТО [9]. Однако здесь используются более резкие выражения и однозначно утверждается, что в центре столкновения России с НАТО окажутся русскоязычные меньшинства стран Прибалтики.

В качестве непосредственных причин конфликта между Россией и НАТО в Прибалтике называются гипотетические массовые протесты русскоязычных меньшинств или восстание в районе Латгалии в Латвии [16]. Также рассматривается сценарий, при котором военные маневры России и НАТО могут привести к непреднамеренной эскалации, способной в условиях напряженности перерасти в конфликт [10]. В качестве «детонатора» конфликта называется возможная блокировка Литвой транзита в Калининградскую область, и такой сценарий западные эксперты рассматривают как наиболее опасный для региона.

Прогнозы развития политической ситуации в странах Прибалтики вызывают в последние годы меньше интереса, чем общие или военные. В данной связи можно отметить прогноз, подготовленный ИМЭМО РАН в 2015 г. [3]. В этом исследовании отмечается, что в случае дэскалации международного кризиса в Восточной Европе прагматичные

интересы бизнес-корпораций стран Прибалтики будут оказывать более существенное влияние на политику, смягчая риторику политического руководства Литвы, Латвии и Эстонии.

Следует обратить внимание на комплексный прогноз международно-политической ситуации в прибалтийских странах, подготовленный 20 лет назад финским исследователем А. Таннером [24]. Оптимистичный сценарий связывался со стабилизацией России, укреплением Западноевропейского союза (ЗЕС), поступательным развитием отношений по линии Россия — ЕС. В результате ожидалась стабилизация ситуации в Европе, но вместе с тем и снижение влияния НАТО в ЕС. Умеренный сценарий предполагал неудачу дальнейшего развития ЗЕС, стабилизацию РФ как демократического государства и укрепление роли ОБСЕ в качестве гаранта безопасности в регионе Балтийского моря. Поводом для пессимистичного сценария конфронтации стало следующее: вступление Польши и стран Балтии в НАТО отдалят Россию от Европы и ослабят ЗЕС относительно НАТО. В результате, как указано в прогнозе, в регионе возникнут предпосылки для новой холодной войны, но без буфера между РФ и НАТО, и это повысит риски.

Примечательно, что текущий международный кризис в Восточной Европе, в центре которого оказалась Украина, дал импульс прогнозированию будущего региона в рамках концепции о столкновении цивилизаций С. Хантингтона. В этой связи следует обратить внимание на работу румынского политолога А. Мунги-Пиппиди [14]. В ее статье предлагается прогноз цивилизационного раскола на Европу и не-Европу по линии реки Днестр. При этом западный мир фактически будет включать в себя все государства, входящие сегодня в НАТО, тогда как находящиеся за его рамками, как полагает автор прогноза, с высокой вероятностью останутся за пределами политической Европы.

На фоне высокого интереса к сценариям в сфере безопасности и военных аспектов следует констатировать недостаток прогнозов, рассматривающих внутривосточные тенденции в Прибалтике в увязке с региональной и международной конъюнктурой. Настоящая статья нацелена на частичное восполнение данного пробела.

Политические элиты стран Прибалтики после выхода из состава СССР сделали ставку на реализацию конфликтной модели внешнеполитических действий на восточном направлении. Прогнозирование возможного в будущем изменения выбранной модели¹ представляет исследовательский интерес, позволяя глубже проанализировать причины и движущие силы, определяющие политический курс прибалтий-

¹ Под моделью действий в данном случае понимается устойчивая во времени линия поведения политической элиты во внешнеполитической среде. Модель может быть отражена в доктринальных внешнеполитических документах, оформляющих ее в стратегию как набор планомерных действий по достижению долгосрочной цели. Вместе с тем фактические действия государства на международной арене могут расходиться с декларируемыми установками в силу недостаточной осмысленности интересов либо сознательной их маскировки.

ских властных групп. На этой основе могут быть сформулированы научно обоснованные варианты будущего политического развития и внешнеполитической ориентации стран Прибалтики.

Однако в настоящее время прогнозирование текущих внутренних политических изменений в странах Прибалтики является предметом оперативных и краткосрочных оценок, которые в меньшей степени опираются на теоретические модели, но исходят преимущественно из ситуативного соотношения сил и интересов. Работ по этому вопросу мало, фактически для отечественных исследователей эта тема новая. В силу российской традиции внимание часто уделяется смене персонального состава политиков в высших эшелонах власти. В прибалтийских странах эти события совсем не обязательно влекут серьезные изменения политического курса государства. В этой связи научный интерес представляет сценарный анализ ситуаций, которые могут привести к изменению модели действий политической элиты стран Прибалтики, качественным образом трансформировать отношения прибалтийских государств с соседями.

Прогнозирование развития политических процессов, как правило, включает следующие операции: формирование теоретической модели исследуемого объекта; выделение ключевых факторов и переменных, воздействующих на объект, исходя из его теоретической модели; выстраивание сценариев, отражающих вероятные состояния или действия изучаемого объекта в будущем. В этой связи следует обратить внимание на неизбежную в данном случае дихотомию. Сводя прогноз исключительно к логическому развитию построенной исследователем теоретической модели объекта, мы оказываемся в заложниках у детерминистских подходов, упрощающих сложную политическую динамику. Иными словами, простая экстраполяция в будущее основных факторов, определяющих в теории состояние объекта, ведет к механистичным прогнозам, которые не дают существенной отдачи в вопросах научного анализа или подготовки политических решений.

Другая крайность — попытка прогноза, основанная на абсолютно свободном и неформализованном выборе факторов и вариантов их воздействия на изучаемый объект. В рамках научной работы результат может дать объединение двух обозначенных подходов, при котором прогноз выстраивается на основе четкой теоретической модели объекта, но при этом исследователь имеет относительную свободу при определении гипотетических значений переменных и выстраивании различных сценариев будущего.

Теоретические основания прогноза

В настоящей статье прогноз осуществляется на основе авторской теоретической модели², согласно которой политическая элита определяется как социальная группа, образующая политический субъект, спо-

² Предложенная модель опирается на следующие теоретические основания: структурные подходы в рамках элитологии, неоинституциональные подходы (государство как бюрократическая организация с формальными и неформальными правилами) и теория международных отношений.

собный формальными и неформальными путями контролировать рычаги управления государственным аппаратом. Данный субъект осуществляет операции осмысления интересов, ресурсов и целей государства, что позволяет формировать определенную линию поведения, выражающуюся в принятии и исполнении конкретных решений на государственном уровне. Политическая элита может обладать различной внутренней организацией и степенью полицентричности. Периоды политических кризисов характеризуются расколом и внутренним конфликтом властных групп.

Действия политической элиты осуществляются в рамках внутривнутриполитической (взаимодействие с социальными группами и организациями) и внешнеполитической (взаимодействие с другими государствами и международными субъектами) среды.

Действия правящих кругов направлены на управление материальными ресурсами, повышение статуса и престижа [22], удержание и накопление власти. Реализация данных интересов зависит от доступных ресурсов и прочности внутриэлитной коалиции, обеспечивающей принцип единоначалия в стратегических сферах управления.

Устойчивость и эффективность политической элиты в определяющей степени зависит от стабильности государственных институтов. В данном случае институциональный (организационный) ресурс дополняется материальными и морально-психологическими ресурсами, доступными правящим кругам. Нехватка ресурсов, необходимых для обеспечения бюджетной стабильности, как правило, ведет к росту конфликтности среди элит, но рост противоречий может сдерживаться внешней угрозой.

Ресурсообеспеченность, основа которой обусловлена географией (размеры территории, демографические и природные ресурсы), определяется также характером связей правящих кругов с внутри- и внешнеполитической средой (экономическими и военно-политическими факторами). Обратимся к классической формуле: «Сила и ответственность в жизни наций — это не абстракции. ...Сила включает, прежде всего, природу национальных ресурсов, которые не сводятся к наличию промышленности, или армии, или бомб, но подразумевают также культуру, политические идеи и образование» [6, p. 15—16].

Взаимодействие с внешнеполитической средой зависит от вышеуказанной совокупности потенциалов. В немалой степени обусловлено оно и занимаемой государством нишей в международной системе, характеризующейся местом в мировой системе разделения труда и финансово-торговых потоках, а также политическими отношениями государства с другими субъектами международных отношений, и прежде всего мировыми державами и пространствами-«империями»³.

³ Й. Коломер рассматривает *пространства-«империи»* в качестве основных субъектов международных отношений, в том числе и на современном этапе, определяя «империю» как политику очень большого размера с не фиксированными а priori границами, обладающую многоуровневой системой институтов управления. Подробнее см. [10].

Выбор внешнеполитической ниши ограничен географическим положением, размером государства, его экономическим и военным потенциалом, что определяет доступные возможности и формы взаимодействия с пространствами-«империями», задающими основную экономическую и военно-политическую конфигурацию международных отношений. Крупнейшим государствам и «империям» доступна роль субъекта в мировой политике, тогда как малые страны вынуждены реализовывать свои политические задачи преимущественно как агенты, встраиваясь в системы интересов и взаимодействия пространств-«империй». В периоды стабильного функционирования пространств-«империй» свобода при выборе ниши у малых и средних стран практически отсутствует.

Потенциальные ниши можно классифицировать в соответствии с функциями торговли, обороны и идеологии, реализующимися в системе международных отношений в интересах пространств-«империй». Данные функции формируют следующие ниши:

— в сфере торговли: «страна-транзитер» и «экономический мост», соответствующая роль политической элиты — «посредник»;

— в сфере обороны: «буфер» или «форпост» на границе пространства-«империи», при этом роль политической элиты — «привратник»;

— в сфере идеологии — «агитатор» или «эксперт» по соседним странам, входящим в сферу интереса пространства-«империи», что соответствует роли властных групп как «миссионеров».

На примере прибалтийских элит видно, что реализуемые ими сегодня роли «привратника» и «миссионера» в рамках Североатлантического блока входят в противоречие с ролью «посредника». Данные роли и функции, определяемые занимаемой нишей, воплощаются в устойчивые последовательности политических шагов и реакций со стороны элит, что ведет к закреплению определенной модели действий. Можно сказать, что роль «посредника», действительно существовавшая до рубежа веков, безвозвратно ими утрачена [1].

Представленная теоретическая модель может использоваться как основа для прогнозирования будущего состояния и действий политической элиты малых стран на основе определения доступных ниш (ролей) и условий их выбора — исходя из того, что занятие определенной ниши в значительной степени определяет политическое развитие малых государств и варианты изменения модели действий элиты в будущем.

Теоретическая модель объекта в политической науке не является законченной и исчерпывающей. Политические процессы могут быть рассмотрены как результаты сложного переплетения множества причинно-следственных связей, и некоторые из них с трудом поддаются научному анализу вследствие своей непубличности и непрявленности до определенного момента. Неопределенность исхода политических процессов возрастает в силу так называемого «человеческого фактора», который приобретает особенно большое значение в периоды политических кризисов, когда решения политических элит определяют долгосрочные траектории институционального развития [18].

В этой связи существенную роль играет уточнение теоретических подходов за счет формулирования и проверки сделанных с их помощью прогнозов. Формирование поля альтернативных вариантов (сценариев) моделируемого объекта позволяет глубже понять логику его развития, выявить сильные стороны и «белые пятна» в разработанной теории.

Как правило, выделяются поисковый и нормативный подходы к построению сценариев. Первый нацелен на анализ и экстраполяцию в будущее фиксируемых текущих тенденций; второй — на задание вариативных будущих состояний изучаемого объекта и определение вероятных факторов и событий, ведущих к реализации данных состояний. С позиций взятого нами за основу теоретического подхода к изучению политической элиты первостепенный интерес представляет оценка качественных изменений модели действий элиты. Речь идет о глубоком пересмотре взаимодействий политической элиты государства с внешнеполитической и внутривнутриполитической средами. В случае прибалтийских элит, возглавляющих малые страны, определяющим фактором возникновения качественно нового состояния (новой модели действия) становится изменение внешнеполитической среды, ее структурных характеристик. Это повлечет трансформацию конфигурации внешнеполитических ниш и ролей правящих кругов.

Вместе с тем научно обоснованное формулирование нормативных сценариев неизбежно опирается на поисковый подход, направленный на фиксацию направлений развития текущих тенденций, осмысление «точки отсчета» для последующего развития качественно новых состояний, описываемых в нормативных сценариях. В нормативном плане качественно отличными состояниями являются конфронтационное и кооперационное, отражающие общий характер отношения объекта со средой его деятельности [4].

Таким образом, для анализа могут быть определены три базовых сценария: а) инерционный (оценка развития текущих тенденций); б) конфронтационный; в) кооперационный.

Факторы действий политической элиты Прибалтики

Ключевые факторы, влияющие на объект исследования и его будущее развитие, могут быть выведены из теоретической модели. Данные факторы подразделяются на достаточно определенные — подтвержденные научными теориями и исторической практикой; и менее определенные — выступающие результатом стечения различных обстоятельств, которые современная теория не в состоянии просчитать с высокой степенью вероятности. Это обуславливает актуальность применения сценарного подхода к прогнозированию развития изучаемого объекта.

Основные факторы, используемые для составления прогноза изменения модели действий политической элиты прибалтийских стран, могут быть подразделены на географические, экономические и политиче-

ские. Данные группы факторов не связаны линейно, но вместе с тем отражают переход от более определенных географических предпосылок к менее определенным политическим, «между» которыми заключены факторы экономического порядка, подверженные влиянию как географии, так и политики, но в то же время существенно воздействующие на политический процесс.

К географическим факторам следует отнести географическое положение страны, климат, ландшафт и природные ресурсы. Это наиболее фундаментальные и определенные факторы, претендующие на роль независимых переменных, задающих историко-культурную логику развития государства и коридор возможных действий политических элит. Группа экономических факторов включает в себя демографические и технологические характеристики государства, а также промышленный и транспортный потенциал, топливно-энергетический комплекс и характер хозяйственных связей с другими государствами.

Политические факторы охватывают систему управления распределением ресурсов на национальном (государственном) и наднациональном (региональном) уровнях, а также характер взаимодействия политической элиты с другими государствами и международными субъектами, отражающийся на ресурсном и оборонном потенциале и развитии общественных и экономических институтов на рассматриваемой территории. Сценарный прогноз позволяет проанализировать взаимовлияние данных факторов и их будущие конфигурации.

Дадим краткую характеристику каждой группе факторов в отношении стран Прибалтики. Географически Литва, Латвия и Эстония расположены на восточном берегу Балтийского моря, имея прочные исторические связи с Балтийским регионом и Полесьем. Культурно-исторически Прибалтика тяготела к Восточной Европе — Германии, Польше, России. Приемлема в данном случае и формулировка «Центральная Европа». Именно так имперский Берлин и Вена позиционировали территорию между Францией и Россией. Категорически не приемля эстонское самопозиционирование как Северной Европы, нельзя не признать то, что страны Прибалтики исторически располагались в зоне пересечения интересов восточно- и западноевропейских империй, что обусловило относительно высокую динамику изменения границ, сфер влияния и внешнеполитических ориентацией местных элит.

Большинство современных географов и регионоведов Европы относят не только Литву, но также Латвию и Эстонию к комплексу объективно буферных территорий, находящихся между Россией и Германией как крупнейшей экономикой в ЕС и политическим лидером на восточном направлении. В таком подходе доминируют не политические оценки, а объективное указание на географическое, точнее геоэкономическое и геополитическое, положение.

Контроль данных «промежуточных» регионов (регионов «двойной периферии») позволяет оказывать значительное влияние на степень

сближения России и Германии, шире — ЕС. На протяжении длительного времени «островные империи» — Великобритания, а затем США — проявляют повышенный интерес к данным территориям.

В военном отношении географическое положение стран Прибалтики как членов блока НАТО важно как барьер на пути распространения российского влияния в Балтийском море, а также как один из флангов, потенциально угрожающих Северо-Западу России. Военное значение Прибалтики обуславливается не только близостью к политическим центрам России, но и возможностью проецировать влияние в бассейне Балтийского моря, а также на пространстве между Балтийским и Черным морями, воздействуя на ситуацию в Беларуси и Украине с севера.

В экономическом отношении страны Прибалтики характеризуются, прежде всего, скудными и сокращающимися демографическими ресурсами, старением населения, непрекращающимся оттоком существенной части его трудоспособного сегмента, что ограничивает перспективы экономического роста [27]. Прибалтийские страны — благодаря крупным портовым комплексам и развитой системе железных дорог — обладают существенным потенциалом для транзита товаров по транспортным коридорам «Запад — Восток» и «Север — Юг», который не используется в полной мере ввиду политических противоречий. Транспортная и энергетическая системы стран Прибалтики связаны с Россией и Беларусью. Литва, Латвия и Эстония по-прежнему импортируют более 90% нефти и природного газа из России [12], однако в Клайпедском порту введен в действие терминал по приему сжиженного природного газа из Норвегии и других стран.

Доминирование в хозяйственном комплексе прибалтийских стран сектора услуг и открытость экономических границ на западном направлении обуславливают высокую уязвимость Прибалтики перед экономическими кризисами, что стало очевидно в 2008—2009 гг. Постепенная утрата Литвой, Латвией и Эстонией значительной части промышленного потенциала после выхода из состава СССР и переход банковского сектора преимущественно под контроль стран Северной Европы лишает прибалтийские элиты свободы самостоятельного маневра в экономике и политике. Сравнительно малые масштабы экономической деятельности не позволяют национальным правительствам самостоятельно реализовывать крупные инфраструктурные проекты, которые сегодня в определяющей степени зависят от выделения средств из фондов ЕС [1].

Политические факторы, влияющие на развитие прибалтийских элит, продиктованы, в первую очередь, малыми размерами стран Прибалтики. Для обеспечения безопасности и экономического развития малые страны вынуждены встраиваться в крупные межгосударственные объединения (пространства-«империи»). После распада СССР прибалтийские элиты последовательно и при значительной внутренней поддержке проводили курс «возвращения на Запад», который привел их к вступлению в ЕС и НАТО в 2004 г. Однако после этого процесс «возвраще-

ния» не завершился и приобрел иные формы. Встраивание в единый рынок Евросоюза существенно изменило структуру экономики Прибалтики, увеличивая удельный вес сектора услуг и подталкивая трудовую иммиграцию из страны. Членство в НАТО сокращает свободу политического выбора прибалтийских элит, вынужденных подчиняться военно-политическим императивам блока. В данном случае речь идет о концепции стран Прибалтики как «прифронтовых государств» [15], широко распространенной в США.

В рамках Евроатлантического сообщества политические элиты Прибалтики получают не только военные гарантии, но также экономическую поддержку, возможности для укрепления собственного статуса и внутривнутриполитической легитимности. Обладая правом вето при принятии решений в ЕС, элиты Литвы, Латвии и Эстонии способны обратить на себя внимание в политических процессах Европы. Однако их зависимость от европейских инвестиций в инфраструктурные проекты, карьерные устремления политиков в рамках структур ЕС и НАТО, а также блоковая дисциплина НАТО практически нивелируют возможность использования права вето по ключевым внутриевропейским вопросам. Это, однако, не касается отношений с Россией — здесь такие прецеденты есть (например, блокирование Литвой подписания нового Соглашения о партнерстве и сотрудничестве между ЕС и РФ в 2008 г.). Вместе с тем само существование данного права делает внутреннюю политику стран Прибалтики значимым вопросом для Евроатлантического блока и Вашингтона, стремящегося не допустить наличия «слабых звеньев» в расширившемся НАТО. С этим связан курс на интеграцию транспортной⁴ и энергетической систем стран Прибалтики в европейское пространство, политика дискриминации в отношении национальных меньшинств и игнорирование Западом проблем неграждан в Латвии и Эстонии⁵. При этом страны Прибалтики в силу своего окраинного географического положения и мизерного торгово-экономического статуса не являются критически важными для интересов США, что ведет к постоянной борьбе прибалтийских элит за повышение своей

⁴ В ряде аналитических публикаций западных экспертов прямо указывается на связь между строительством железной дороги *Rail Baltica* с европейской шириной колеи, которая свяжет страны Прибалтики с Польшей и Германией, и военными потребностями НАТО. «Улучшение железнодорожного сообщения с Европой позволит НАТО быстрее реагировать на кризисы, особенно в отношении перемещения бронетехники в чрезвычайной ситуации», — пишет Ю. Чаусовский [17].

⁵ «Военные угрозы» со стороны России прямо увязываются западными экспертами с проблемами обеспечения энергетической независимости и одновременно с форсированной интеграцией государств Прибалтики в энергосистему Скандинавских стран, что само по себе уже составляет противоречие (см., например: [20, p. 125]). Американские исследователи рассматривают военную безопасность Литвы, Латвии и Эстонии в связке с налаживанием поставок сжиженного природного газа, мотивируя это «влиянием безопасности поставок энергоносителей на боеготовность» [7, p. 11].

значимости и привлечение внимания пространства-«империи» путем нагнетания «угрозы с Востока» и участия прибалтийских военных практически во всех операциях НАТО.

Сценарный прогноз

По результатам анализа ключевых факторов можно отметить высоковероятные (определенные) тенденции, задающие коридор действий политической элиты прибалтийских стран, и менее определенные тенденции, задающие вариативность в будущем развитии.

Прибалтийские государства относятся к малым странам, поэтому модель действий руководящих ими элит будет в определяющей степени зависеть от занимаемой ниши во внешнеполитической среде. Географическое положение на восточном берегу Балтийского моря потенциально могло бы способствовать торгово-экономическому и культурному притяжению стран Прибалтики к Северной Европе и Германии. Связь транспортной и энергетической инфраструктуры Литвы, Латвии и Эстонии с Россией, поставки энергоносителей из РФ ставят стабильность этих государств в определенную зависимость от отношений между Россией и Североатлантическим блоком. Россия вынужденно обеспечивает транспортные коридоры в Балтийском море в обход стран Прибалтики, что снижает значимость прибалтийских государств в российской внешней политике, однако членство в блоке НАТО по-прежнему будет поддерживать барьерную функцию границ Прибалтики. Для военного блока пограничные государства выполняют важные функции поддержания стабильности и безопасности разделительных линий.

С точки зрения географии и истории страны Прибалтики находятся на пересечении между «большим европейским полуостровом» и континентальной массой Евразии. Поэтому их развитие и впредь будет происходить в пределах между двумя крайними точками — «барьером» и «мостом» — и зависеть от вектора развития общей политической и экономической ситуации в Европе, а именно — от формирования пространства коллективной безопасности или укоренения разделительных линий на восточных границах НАТО, развития трансконтинентальных торговых коридоров или усиления протекционизма между ЕС и ЕАЭС и т. д. Конкретные пути данного развития в будущем вариативны — их анализ предполагает обращение к сценарному прогнозу. При этом речь следует вести, прежде всего, о трансформации структуры внешнеполитической среды, которая повлечет смену ориентиров правящей элиты Прибалтики и, как следствие, существенно изменит ее состав.

Инерционный сценарий

Первый рассматриваемый нами сценарий — *инерционный* — предполагает экстраполяцию в будущее основных текущих тенденций, определяющих модель действий прибалтийских элит в настоящее время.

Основными предпосылками являются сохранение военно-политического характера блока НАТО и тесной взаимосвязи военного командования стран ЕС с Североатлантическим альянсом при доминирующей роли Вашингтона. Сохранение status quo будет подталкивать НАТО к расширению — остановка экспансии повлечет ослабление блоковой дисциплины и может усилить центробежные тенденции, обусловленные глубоким внутренним кризисом в ЕС.

В условиях сокращающегося «нейтрального» географического пространства в Восточной Европе конфликтность в отношениях Россия — НАТО будет нарастать. Продолжится односторонний курс на «переключение» инфраструктуры стран Прибалтики на Запад ценой разрыва связей с Россией. Российский экспорт в Европу через территорию стран Прибалтики будет сокращаться.

В данной ситуации, по всей видимости, даже существенная нехватка ресурсов не приведет к изменению политического курса прибалтийских элит. Конфронтация исключает формирование альтернативной ниши, переход в которую мог бы позволить прибалтийским политикам сделать ставку на роль «посредника» и «торгового моста» между Западом и Востоком. Попытки укрепить экономическую прагматику будут неизбежно квалифицироваться как потенциальные военно-политические угрозы, усиливающие полицентричность прибалтийских элит, что в условиях конфронтации может быть расценено как риск ослабления НАТО на «передовых рубежах». Это способно уменьшить конкурентоспособность экономик Литвы, Латвии и Эстонии, увеличивая их уязвимость (отметим, что российские эксперты писали об этом еще до кризиса 2008—2009 гг. [2]). Возрастающий потенциал конфликтности будет снижать внешнеторговую динамику в Прибалтике.

На доктринальном уровне в прибалтийских государствах Россия и ЕАЭС будут рассматриваться как конкуренты и скрытая угроза; на уровне политической риторики усилится пропагандистская компонента, эксплуатирующая тему «угрозы с Востока» для оправдания нестабильной экономической ситуации. Политические элиты Прибалтики будут вынуждены играть на противоречиях крупных стран (прежде всего, США, Германии, России) и позиционироваться в рамках Североатлантического блока как наиболее активные, решительные и в то же время уязвимые члены блока, тем самым стремясь привлечь дополнительные ресурсы и внимание.

Конфликтная модель действий способна лишить прибалтийские общества выгоды от транзита и многостороннего экономического сотрудничества, снизить общую конкурентоспособность национальных экономик. Переориентация на западную транспортную и энергетическую систему будет повышать издержки местных производителей. Учитывая, что Прибалтика не входит в сферу жизненно важных интересов США или России, вероятность перерастания конфронтации в военное противостояние останется умеренно низкой (хотя прибалтийские

и западные политики, аналитики и СМИ делают алармистские прогнозы обильно и регулярно⁶), однако для изменения «правил игры» у прибалтийских элит не будет достаточных ресурсов.

Действия политического руководства стран Прибалтики будут в значительной мере определяться положительной мотивацией привлечения дополнительных ресурсов в рамках Евроатлантического сообщества под задачи укрепления «стратегической безопасности» и расширения личных карьерных перспектив в рамках ЕС, а также отрицательной мотивацией — страхом утраты доверия со стороны Североатлантического блока и США ввиду недостаточно жесткой позиции по ключевым вопросам блоковой политики.

Конфронтационный сценарий

Второй рассматриваемый сценарий — *конфронтационный*. Его основная предпосылка — инерционное развитие ситуации, обрисованное в предыдущем сценарии, с накладывающимся на него системным кризисом внутри Евросоюза. Последний может включать в себя социально-экономический кризис и возможный распад еврозоны, усугубляющийся миграционным кризисом, что нанесет тяжелейший удар по экономикам прибалтийских стран. Это приведет к острой нехватке ресурсов для обеспечения устойчивости государственных институтов и предотвращения внутриэлитного раскола в Литве, Латвии и Эстонии. Крупнейшие страны ЕС направят свои ресурсы на стабилизацию основных рынков сбыта собственной продукции и поддержание социально-политической стабильности на своих территориях.

Наиболее рискованным будет вариант внутреннего кризиса в странах Прибалтики, накладывающегося на общее усиление международной конфронтации. В этих условиях острый внутренний кризис может привести к непродуманным резким шагам прибалтийских элит, что способно спровоцировать уже не локальный, а международный кризис⁷. Литва, Латвия и Эстония будут вынуждены пойти на существенное урезание социальных расходов, что увеличит вероятность появления мощной внутренней политической оппозиции. В этой ситуации по-

⁶ Один из последних примеров — основанный на принципах теории игр прогноз, показывающий, как кризис в Эстонии может привести к третьей мировой войне (см. подробнее: [10]).

⁷ Американские аналитики в этой связи выражают традиционное беспокойство по поводу национальных меньшинств в Латвии и Эстонии, рассматривая их как угрозу внутренней политической стабильности данных государств и, следовательно, НАТО. Однако страны Прибалтики не имеют явных предпосылок для крупных гражданских конфликтов, которых удалось избежать и на рубеже 1980—1990-х гг. Национальные меньшинства в Латвии и Эстонии, несмотря на поражение в политических и экономических правах, тем не менее интегрированы в рынок труда и социальные институты прибалтийских обществ. Отсутствуют и радикальные организации, которые могли бы взять на себя лидерство в подготовке соответствующих акций.

литические провокации могут стать поводом для привлечения внимания к прибалтийским государствам и финансовой помощи им со стороны крупных стран ЕС. Если данные шаги не принесут ожидаемого результата, то может быть сделана ставка на привлечение внимания Североатлантического блока посредством нагнетания ситуации с национальными меньшинствами внутри рассматриваемых стран⁸ и перехода к транспортной блокаде Калининградской области⁹. Это приведет к полному прекращению всех форм экономического сотрудничества с Россией, включая транзит, и накалит военно-политическую ситуацию в регионе.

Кооперационный сценарий

Кооперационный сценарий исходит из возможности перехода стран Прибалтики из ниши буферных («прифронтовых») государств на границах Североатлантического блока в нишу нейтральных государств-«посредников». На сегодняшний день роль «посредника» недоступна элитам Прибалтики, так как во внешнеполитической среде соответствующая ниша попросту отсутствует. Переход к нейтральному статусу практически исключен в текущей международной конфигурации, так как НАТО продолжает развиваться в блоковой логике, а границы военного альянса выполняют прежде всего барьерную функцию, препятствующую развитию активного трансграничного сотрудничества.

Основной предпосылкой реализации кооперационного сценария является изменение системы коллективной безопасности в Европе путем укрепления взаимодействия с Россией и Евразийским экономическим союзом, реформирования НАТО в направлении более гибкой и открытой организации, обеспечивающей, в первую очередь, реализацию целей формирования общего пространства неделимой безопасности в Европе.

Данные тенденции откроют пути к развитию сотрудничества в сфере безопасности между Евросоюзом и Россией и побудят прибалтийские элиты, равно как и представителей других стран Восточной Европы, активнее использовать экономические и политические возможности, возникающие в результате посредничества между Россией, Кита-

⁸ Вопросы национальных меньшинств в Прибалтике являются предметом повышенного внимания для западных исследователей, прогнозирующих различные ситуации, связанные с политической дестабилизацией региона (см., например: [29]).

⁹ Речь идет о блокировании транзита и поставок энергоносителей, которые осуществляются в Калининградскую область через территорию Литвы. Примечательно, что сценарий блокады Калининградской области со стороны Литвы подробно рассматривается в открытых публикациях аналитического центра «Center for European Policy Analysis», сотрудничающего с Пентагоном [15, р. 13]. Обращают на себя внимание и «пробные шары» со стороны прибалтийских политиков — см., например, заявление главы МИДа Литвы Л. Линкявичюса накануне Вильнюсского саммита «Восточного партнерства» 2013 г. о том, что Литва не исключает блокаду Калининградской области.

ем, Индией, ЕАЭС и ЕС. Будет расширяться транзит, получат развитие международные транспортные коридоры «Север — Юг» и «Запад — Восток», захватывающие Прибалтику. Данные события повлекут усиление полицентричности в правящей элите Прибалтики и ослабление внутривнутриполитического лейтмотива «угрозы с Востока», укрепление прагматичных политических позиций делового сообщества, нацеленных на многовекторную политику.

Выводы

Предложенная теоретическая модель политической элиты в малых странах позволила выстроить три сценария на основе главной переменной — возможности выбора внешнеполитической ниши прибалтийскими элитами. Данный выбор в основном определяется общей международной ситуацией в Европе, и прежде всего эволюцией роли НАТО в европейской безопасности. Фактически мы приходим к выводу, что существует весьма ограниченный набор вариантов будущего развития прибалтийских элит, и эти варианты поддаются достаточно точному описанию.

Опираясь на теоретическую модель, мы имеем возможность выстраивать нормативные прогнозы с четким определением основных факторов и предпосылок, обуславливающих возможные будущие состояния исследуемого объекта. Вместе с тем задача определения вероятности и хронологических рамок сценарного политического прогноза выходит за рамки строгой научной теории и требует обращения к методам экспертных оценок или интуитивных догадок на основе конкретных знаний, опыта и прикладного политического анализа.

Список литературы

1. *Межевич Н. М.* Внешняя политика государств Прибалтики и крупные инфраструктурные проекты 2010—2014 годов // Балтийский регион. 2014. № 1. С. 7—28.
2. *Межевич Н. М.* Прибалтийская экономическая модель: некоторые итоги трансформаций 1990—2015 гг. // Балтийский регион. 2015. № 2. С. 7—18.
3. *Россия и мир: 2016.* Экономика и внешняя политика. М. : ИМЭМО РАН, 2015.
4. *Хрусталева М. А.* Анализ международных ситуаций и политическая экспертиза. М. : Аспект Пресс, 2015.
5. *Andrey P. Klemeshev, Nikolay M. Mezhevich, Gennady M. Fedorov.* The Baltic Sea Region: The Territory and Inner Structure // Mediterranean Journal of Social Sciences. 2015. Vol. 6, N 6. P. 212—219.
6. *Boll G.* The Discipline of Power. Essentials of Modern World Structure. Boston, 1968.
7. *Coffey L.* The Baltic States: Why the United States Must Strengthen Security Cooperation // Background. 2013. N 2851.

8. *Colomer J.* Great Empires, Small Nations. The Uncertain Future of the Sovereign State. Routledge, 2007.
9. *Di Paola G., Shirreff R., Heisbourg F. et al.* Alliance at Risk Strengthening European Defense in an Age of Turbulence and Competition. Atlantic Council, 2016.
10. *Fisher M.* How World War III became possible // *Vox*. 2015. June 29. URL: www.vox.com/2015/6/29/8845913/russia-war (дата обращения: 18.07.2016).
11. *Future Security Challenges in the Baltic Sea Region* // A study for the Swedish Armed Forces by the Development, Concepts and Doctrine Centre. Swedish Ministry of Defence, 2015.
12. *Grigas A.* Energy Policy: The Achilles heel of the Baltic states // *Studies & Reports*. 2013. N 98. P. 65—86.
13. *Ketels C.* The Role of Regional Collaboration in the Baltic Sea Region of the Future // *Visions of the Future: what can be achieved with a Baltic Sea Strategy?* Visby, 2009.
14. *Mungiu-Pippidi A.* The Splintering of Postcommunist Europe // *Journal of Democracy*. 2015. Vol. 26, N 1. P. 88—100.
15. *Lucas E.* The Coming Storm. Baltic Sea Security Report. Center for European Policy Analysis, 2015.
16. *Nichols T.* How America and Russia Could Start a Nuclear War // *The National Interest*. 2015. May 7. URL: <http://nationalinterest.org/feature/how-america-russia-could-start-nuclear-war-12826> (дата обращения: 18.07.2016).
17. *Railway advances reveal strategic interests in the Baltics* // *Delfi.lt*. 2014. November 3. URL: <http://en.delfi.lt/nordic-baltic/railway-advances-reveal-strategic-interests-in-the-baltics.d?id=66285480> (дата обращения: 18.07.2016).
18. *Sewell W.* A Theory of Structure: Duality, Agency, and Transformation // *The American Journal of Sociology*. 1992. Vol. 98, N 1. P. 1—29.
19. *Shlapak D., Johnson M.* Reinforcing Deterrence on NATO's Eastern Flank. Wargaming the Defense of the Baltics. RAND Corporation, 2016.
20. *Smith K.* Bringing Nordic Energy Security to the Baltic States. Center for Transatlantic Relations, 2014.
21. *States Must Strengthen Security Cooperation* // *Backgrounder*. 2013. N 28(51). 2013. P. 1—25.
22. *Status in World Politics* / ed. by T. V. Paul, D. Larson, W. Wohlforth. Cambridge University Press, 2014.
23. *Stiller S., Wedemeier J.* The Future of the Baltic Sea Region: Potentials and challenges / Hamburg Institute of International Economics. Hamburg, 2011.
24. *Tanner A.* Baltic Sea: Security Tomorrow — Three Future Scenarios. Brussels : Boston University, 1995.
25. *The 2015 Ageing Report* // *European Economy series*. 2015. N 3. 2015.
26. *Trends and Scenarios Exemplifying the Future of the Baltic Sea. Ecological Impacts of Not Taking Action*. Swedish Environmental Protection Agency, 2008.
27. *Zvidriņš P., Berziņš A.* Demographic Development in the Baltic Sea Region // *Political State Region Report*. 2014. P. 53—60.
28. *Weitz R.* Forecasting the Baltics' Future Security Environment Richard // *Diplomaatia*. 2013. N 113/114.
29. *Winnerstig M.* Tools of Destabilization Russian Soft Power and Non-military Influence in the Baltic States. FOI, 2014.

Об авторе

Вадим Анатольевич Смирнов, кандидат политических наук, старший научный сотрудник факультета политологии, Московский государственный университет им. М. В. Ломоносова, Россия.

E-mail: VSmirnov@kantiana.ru

Для цитирования:

Смирнов В. А. Об основных прогнозах действий политических элит Прибалтики: сценарный подход // Балтийский регион. 2016. Т. 8, №3. С. 113—132. doi: 10.5922/2074-9848-2016-3-7.



FORECASTING ACTIONS OF BALTIC ELITES:
A SCENARIO APPROACH

V. Smirnov*

* *Lomonosov Moscow State University
1 Leninskie Gory, Moscow, 119991 Russia*

Submitted on April 13, 2016

This paper provides an overview of different approaches to forecasting the future of the three Baltic States. The author's theoretical approach to studying Baltic elites is used to forecast changes in the action models of the Baltic elites. The article stresses the scarcity of internal political processes in the Baltics. However, a significant number of scenarios focusing on military aspects in the Baltics have recently been published. The author distinguishes between inertia, confrontation, and cooperation scenarios and examines their prerequisites and possible consequences. The scenarios are developed based on an analysis of geographic, economic, and political factors. The decisive factor is a state-controlled foreign policy, which is affected by the international situation as well as relations between the state and the external resources exploited by political elites. The paper contributes to the general debate about the factors of political development and the role of political elites in it. The author provides additional material for analysing possible developments in the domestic policies of the Baltic States in view of external factors.

Key words: political elite, Baltic States, Lithuania, Latvia, Estonia, forecast, scenario approach

References

1. Mezhevich N.M., 2014, Major infrastructure projects and the foreign policy of the Baltic states in 2010—2014, *Balt. Reg.*, no 1, p. 7—28. DOI: 10.5922/2079-8555-2014-1-1.

2. Mezhevich, N.M. 2015, Russia and the Baltic States: Some Results and a Few Perspectives, *Balt. Reg.*, no. 2, p. 4—12. DOI: 10.5922/2079-8555-2015-2-1.
3. Rossija i Mir: 2016, 2015, *Jekonomika i vneshnjaja politika* [Russia and the World: Economy and Foreign Policy], IMEMO RAN, Moscow, p. 113—114.
4. Hrustalev, M.A. 2015, *Analiz mezhdunarodnyh situacij i politicheseskaja jekspertiza* [Analysis of the International Situation and Political Expertise], Moscow, p. 39—51.
5. Klemeshev, A.P. Mezhevich, N.M., Fedorov, G.M. 2015, The Baltic Sea Region: The Territory and Inner Structure, *Mediterranean Journal of Social Sciences*, MCSER Publishing, Rome-Italy, Vol 6, no. 6, December, p. 212—219.
6. Boll, G. 1968, *The Discipline of Power. Essentials of Modern World Structure*, Boston, p. 15—16.
7. Coffey, L. 2013, The Baltic States: Why the United States Must Strengthen Security Cooperation, *Backgrounder*, no. 2851, The Heritage Foundation.
8. Colomer, J. 2007, *Great Empires, Small Nations. The Uncertain Future of the Sovereign State*, Routledge.
9. Di Paola, G., Shirreff, R., Heisbourg, F., Szatkowski, T., Keller, P., Tamnes, R. 2016, *Alliance at Risk Strengthening European Defense in an Age of Turbulence and Competition*, Atlantic Council.
10. Fisher, M. 2015, How World War III became possible, *Vox*, June 29, available at: www.vox.com/2015/6/29/8845913/russia-war (accessed 18.07.2016).
11. Future Security Challenges in the Baltic Sea Region, 2015, *A study for the Swedish Armed Forces by the Development*, Concepts and Doctrine Centre, Swedish Ministry of Defence.
12. Grigas, A. 2013, Energy Policy: The Achilles heel of the Baltic states, *Studies & Reports*, no. 98, p. 65—86.
13. Ketels, C. 2009, The Role of Regional Collaboration in the Baltic Sea Region of the Future. In: *Visions of the Future: what can be achieved with a Baltic Sea Strategy?* Visby.
14. Mungiu-Pippidi, A. 2015, The Splintering of Postcommunist Europe, *Journal of Democracy*, Vol. 26, no. 1, p. 88—100.
15. Lucas, E. 2015, *The Coming Storm. Baltic Sea Security Report*, Center for European Policy Analysis.
16. Nichols, T. 2015, How America and Russia Could Start a Nuclear War, *The National Interest*, May 7, available at: <http://nationalinterest.org/feature/how-america-russia-could-start-nuclear-war-12826> (accessed 18.07.2016).
17. Railway advances reveal strategic interests in the Baltics, 2014, *Delfi. It*, November 3, available at: <http://en.delfi.lt/nordic-baltic/railway-advances-reveal-strategic-interests-in-the-baltics.d?id=66285480> (accessed 18.07.2016).
18. Sewell, W. 1992, A Theory of Structure: Duality, Agency, and Transformation, *The American Journal of Sociology*, Vol. 98, no. 1, p. 1—29.
19. Shlapak, D., Johnson, M. 2016, Reinforcing Deterrence on NATO's Eastern Flank, *Wargaming the Defense of the Baltics*, RAND Corporation.
20. Smith, K. 2014, *Bringing Nordic Energy Security to the Baltic States*, Center for Transatlantic Relations.
21. States Must Strengthen Security Cooperation, 2013, *Backgrounder*, no. 28(51), The Heritage Foundation.
22. Paul, T.V., Larson, D., Wohlforth, W. (eds.), 2014, *Status in World Politics*, Cambridge University Press.
23. Stiller, S., Wedemeier, J. 2011, *The Future of the Baltic Sea Region: Potentials and challenges*, Hamburg Institute of International Economics.



24. Tanner, A. 1995, *Baltic Sea: Security Tomorrow — Three Future Scenarios*, Brussels, Boston University.
25. The 2015 Ageing Report, 2015, *European Economy series*, no. 3, Luxembourg, Publications Office of the European Union.
26. *Trends and Scenarios Exemplifying the Future of the Baltic Sea. Ecological Impacts of Not Taking Action*, 2008, Swedish Environmental Protection Agency.
27. Zvidriņš, P., Berziņš, A. 2014, Demographic Development in the Baltic Sea Region, *Political State Region Report*, p. 53—60.
28. Weitz, R. 2013, Forecasting the Baltics' Future Security Environment Richard, *Diplomaatia*, no. 113/114.
29. Winnerstig, M. 2014, *Tools of Destabilization Russian Soft Power and Non-military Influence in the Baltic States*, FOI.

About the author

Dr Vadim Smirnov, Senior Research Fellow, Faculty of Political Science, Moscow State University, Russia.
E-mail: VSmirnov@kantiana.ru

To cite this article:

Smirnov V.A. 2016, Forecasting the Baltic Elites' Model of Action: Scenario Approach, *Baltijskij region*, Vol. 8, no. 3, p. 113—132. doi: 10.5922/2074-9848-2016-3-7.

ТУРИЗМ



УДК 332.1

ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ ТРАНСГРАНИЧНОГО СОТРУДНИЧЕСТВА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ СО СТРАНАМИ ЕВРОПЫ В СФЕРЕ ТУРИЗМА

*Н. А. Зайцева**

*Е. Г. Кропинова***



* Российский экономический университет им. Г. В. Плеханова
117997, Россия, Москва,
Стремянный пер., 36

** Балтийский федеральный университет им. И. Канта
236041, Россия, Калининград,
ул. А. Невского, 14

Поступила в редакцию 19.02.2016 г.

doi: 10.5922/2074-9848-2016-3-8

© Зайцева Н. А., Кропинова Е. Г., 2016

Актуальность темы исследования связана с возрастающей ролью туризма в мире, в том числе на трансграничных туристских территориях. Целью научного исследования, результаты которого представлены в статье, стало выявление проблем и перспектив развития трансграничного сотрудничества Российской Федерации со странами Европы в сфере туризма. Для достижения поставленной цели авторами статьи были решены следующие задачи: изучены научно-теоретические аспекты трансграничного сотрудничества и роль, которую играет при этом туристско-рекреационный потенциал территорий, его эффективное использование.

Для получения авторских заключений применялись методы экспертных оценок и статистического анализа, использовались результаты опросов респондентов — россиян и европейцев — об их потребительских предпочтениях, а также авторские материалы, позволяющие обобщить проблемы развития трансграничного сотрудничества Российской Федерации со странами Европы в сфере туризма, оценить перспективы такого взаимодействия. В результате проведенных исследований дана авторская оценка изменения социально-экономических отношений между Россией и странами Европы, определены основные проблемы развития трансграничного сотрудничества РФ с европейскими государствами в сфере туризма, касающиеся как макроэкономических, так и регионально-отраслевых факторов.

Материалы статьи имеют научную и практическую ценность для ученых, занимающихся исследованием вопросов развития трансграничных туристских территорий, администраций приграничных регионов России и стран Европы, представителей туристического бизнеса.

Ключевые слова: туризм, трансграничное сотрудничество, диверсификация, экономическое сотрудничество, Российская Федерация

Введение

Несмотря на определенные социально-политические сложности в отношениях между Российской Федерацией и странами Европы, вопросы их социально-экономического сотрудничества не потеряли своей актуальности. Особо значимо такое сотрудничество для стран, имеющих общую границу с Россией. Поэтому все больше научных исследований посвящается проблемам и перспективам развития такого взаимодействия, в частности — трансграничного сотрудничества по экономически выгодным направлениям, к которым относится и сфера туризма.

Европейские и российские ученые давно исследуют вопросы организации трансграничного сотрудничества как для стран в целом, так и по конкретным регионам. Отдельные проблемы польско-украинского региона отражены в работе М. Брюма [1]; В. Грама [2] рассматривает вопросы взаимодействия стран ЕС и Румынии; А. Коваш [3] представляет результаты исследования торгово-экономических отношений между Словакией и Венгрией; З. Гал [4] описывает вопросы экономического сотрудничества в регионе Дуная; Д. У. Скотт и Д. Лэйн [5] анализируют финско-российское сотрудничество. Многие отечественные ученые, особенно из приграничных регионов, также исследуют данную тематику.

Отдельные публикации посвящены вкладу туризма в региональную экономику. По мнению С. Л. Д. Смита [6], туристический продукт представляет собой результат комплексного производственного процесса. Этот исследователь описал возможности применения процессного подхода к оценке вклада туризма в региональный внутренний продукт. Также роль сферы туризма в региональной экономике исследовали К. Б. Стобелл и О. Д. Фелдстадт [7] и К. Р. Гелднер, Д. Р. Б. Ритши и Р. У. Макинтош [8].

Вместе с тем после изменения социально-политических отношений между странами Европы и Россией (начиная с 2014 г.) некоторые результаты, полученные в вышеуказанных работах, нуждаются в пересмотре и обновлении, так как изменились макроэкономические условия торгово-экономического взаимодействия. Именно с этой целью было инициировано изучение проблем и перспектив развития трансграничного сотрудничества с целью диверсификации экономической деятельности субъектов Российской Федерации на основе эффективного использования туристско-рекреационного потенциала территорий, получившее финансовую поддержку Российского фонда фундаментальных исследований.

1. Методология

Для проведения анализа проблем и перспектив развития трансграничного сотрудничества в рамках данного исследования прежде всего важно было определиться в том, что считать трансграничными регионами и какие у них есть границы. Так, по мнению ученых из БФУ им. И. Канта В. С. Корнеевца и Г. М. Федорова [9], трансгранич-

ные регионы создаются в ходе сотрудничества административно-территориальных и муниципальных образований соседних государств или — в случае социально-культурных регионов — включают в себя близкие по важным параметрам приграничные территории стран-соседей. В основе формирования трансграничных регионов лежат связи между субъектами разных государств.

При этом другие исследователи, такие как П. Я. Бакланов и С. С. Ганзей [10], описывая границы трансграничных туристских территорий, предлагают при выделении международной трансграничной территории использовать внешнюю границу периферийной зоны. По их мнению, такой подход позволит рассматривать трансграничную территорию как сложную природно-общественно-территориальную систему, обладающую определенной природной и территориальной целостностью.

Есть авторы, которые рассматривают данное понятие шире. Например, Д. Г. Мирзеханова [11] предлагает трансграничной туристской территорией считать территориальное образование, состоящее из двух и более соседних или близко расположенных друг к другу стран (районов этих стран), имеющих взаимный интерес и стремление развивать международный туризм, создавать единый туристический продукт, а также реализующих предпосылки более тесного обмена туристами в сравнении с другими государствами или районами. Таким образом, как указывают в своей работе И. И. Драгилева, И. И. Анисович и Т. Пальмовский [12], предлагается уйти в сторону кластерного подхода, что, на наш взгляд, не вполне корректно.

При проведении исследования научно-теоретических основ организации трансграничного сотрудничества Российской Федерации со странами Европы, в том числе в сфере туризма, авторами статьи было принято решение использовать расширенную трактовку понятия «трансграничное сотрудничество», приняв за основу определение, данное Е. Г. Кропиновой [13], в котором трансграничные туристские регионы рассматриваются как особая разновидность территориальных рекреационных систем, т. е. как компактно расположенные территории двух и или более соседних стран, обладающих общим туристическим ресурсом и объединенных существенными (системообразующими) связями.

Совершенно очевидно, что на эффективное использование общего туристического ресурса влияет множество факторов — от межгосударственных соглашений на высшем уровне до взаимоотношений жителей приграничных территорий соседних стран. Именно эти аспекты и были в первую очередь проанализированы авторами статьи при исследовании проблем и перспектив развития трансграничного сотрудничества России со странами Европы в сфере туризма.

2. Результаты

В рамках нашего проекта было проведено исследование общественного мнения и тенденций развития туризма в Российской Федерации.

Общественное мнение о перспективах развития взаимоотношений между странами Европы и Россией

Проведенное исследование общественного мнения граждан России по вопросам их отношения к населению и политике европейских государств, а также созданию различных политических и экономических союзов выявило следующее. Результаты опроса, проведенного Всероссийским центром изучения общественного мнения (ВЦИОМ) показали, что 70% россиян положительно оценивают создание Евразийского экономического союза (ЕАЭС) РФ, Беларуси, Казахстана и Армении; при этом многие понимают, что России придется оплатить значительную часть расходов по этой интеграции. Чуть больше четверти респондентов, принявших участие в опросе, отметили, что создание ЕАЭС будет означать некоторую реинкарнацию Советского Союза. Вместе с тем 40% опрошенных уверены в том, что ЕАЭС имеет скорее торгово-экономические цели, достижение которых будет в значительной степени способствовать развитию экономик входящих в него стран [14].

Многие исследователи отмечают, что за последние 2 года Российская Федерация сделала значительный разворот на Восток. Как это отразится на отношениях с европейскими странами и кто может пострадать от этой тенденции, выяснялось в опросе ВЦИОМ, проведенном в конце 2015 г. (рис. 1.)

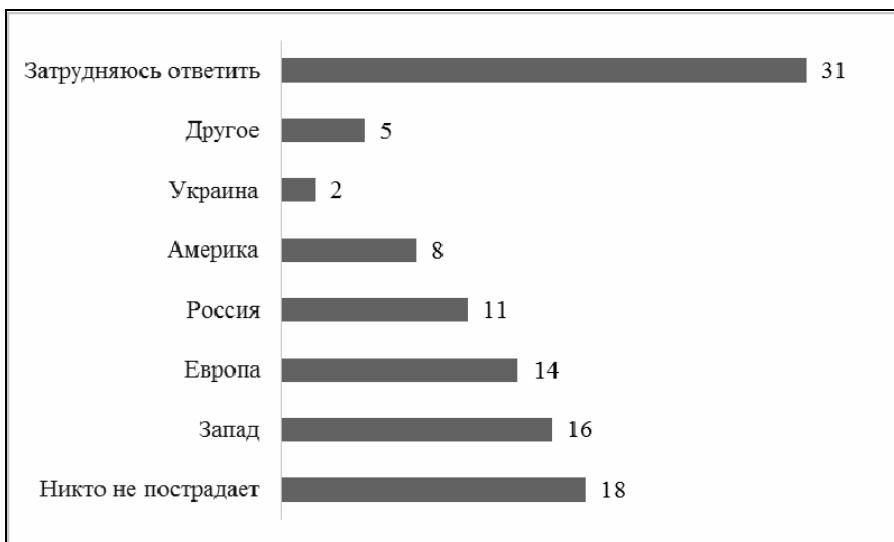


Рис. 1. Распределение ответов на вопрос: «Кто, на Ваш взгляд, пострадает в случае, если разворот России на Восток действительно произойдет?» (открытый вопрос, любое число ответов, %; представлены ответы, названные не менее чем 2% респондентов)

Источник: материалы всероссийского опроса ВЦИОМ, 24—25 октября 2015 г.; опрошено 1600 человек в 130 населенных пунктах в 46 областях, краях и республиках РФ; статистическая погрешность не превышает 3,5% [14].

Как видно из представленного на рисунке 1 графика, россияне отдают себе отчет, что не только страны Европы, но и Россия может пострадать от того, что будет сокращено социально-экономическое сотрудничество (так ответили 14 и 11 % опрошенных соответственно).

Чтобы определить, как жители европейских государств относятся к развитию отношений с Российской Федерацией, авторами статьи был проведен опрос европейцев (жителей Польши, Литвы, Германии) о том, как они оценивают эти перспективы (рис. 2).

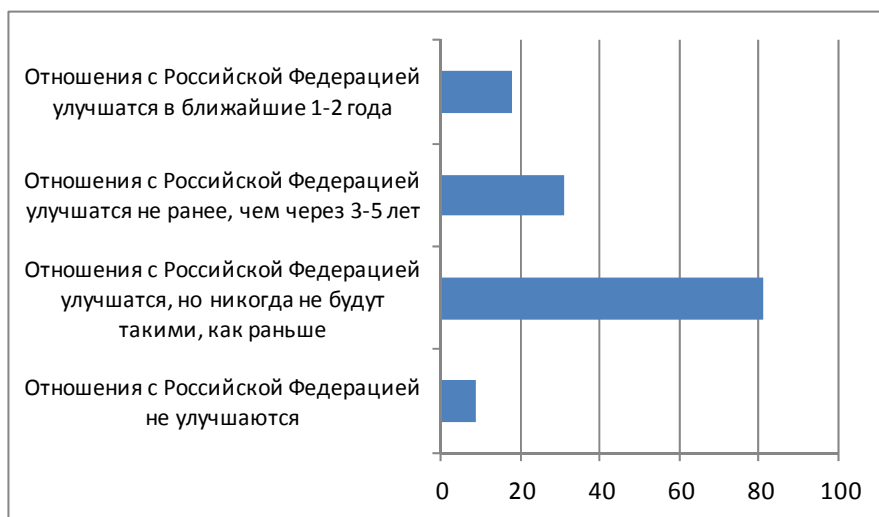


Рис. 2. Распределение ответов жителей Европы на вопрос о перспективах изменения отношений с Российской Федерацией (закрытый вопрос, допускалось любое количество ответов, %); выборка 250 человек — жителей стран Европы; период исследования: сентябрь 2015 — февраль 2016 г.)

Источник: исследования авторов на основе материалов [14].

К сожалению, большая часть опрошенных (81 %) считает, что хотя в будущем отношения европейских стран с Россией улучшатся, они никогда уже не станут такими, как раньше. При этом 18 % респондентов полагают, что отношения станут лучше уже в течение текущего или следующего года, что может быть связано с возможностью отмены экономических санкций, вопрос о которых откладывался на середину 2016 г.

Такие же общие тенденции нашли отражение и в предпочтениях россиян в отношении выбора ими направлений туризма.

Изменение предпочтений россиян при выборе направлений туризма

Рассматривая вопросы развития трансграничного сотрудничества с целью диверсификации экономической деятельности Российской Федерации и стран Европы на основе эффективного использования тури-

стско-рекреационного потенциала территорий, важно отметить, что за последние 2 года существенно изменились как государственная политика этих стран, так и отношение населения к трансграничному сотрудничеству.

Еще один недавний опрос ВЦИОМ показал, что значительная часть россиян наиболее важным направлением государственной политики в области туризма считает развитие внутреннего туризма, а не вопросы выездного туризма (рис. 3).



Рис. 3. Распределение ответов на вопрос: «На чем, по Вашему мнению, Правительству России сейчас следует сосредоточиться: на усилении безопасности заграничного отдыха россиян или на развитии внутреннего туризма в России?» (закрытый вопрос, один ответ, %)

Источник: материалы всероссийского опроса ВЦИОМ, 14—15 ноября 2015 г.; опрошено 1600 человек в 130 населенных пунктах в 46 областях, краях и республиках России; статистическая погрешность не превышает 3,5% [14].

Однако, несмотря на общую тенденцию, разные возрастные группы по-своему оценили важность этих вопросов. Так, 54% наиболее мобильного населения (в возрасте 23—34 лет) ответили, что важно прежде всего решать вопросы развития внутреннего туризма в России, тем не менее 36% из них рекомендуют сосредоточиться на усилении безопасности заграничного отдыха россиян. Следовательно, более трети этой группы респондентов собираются проводить свой отдых за рубежом и хотят быть уверенными, что их безопасность там будет гарантирована.

Если рассматривать тенденции изменения спроса россиян за последний год, то отчетливо видно, что резкое сокращение (до 40% за 2015 г.) выездного из России потока туристов привело к тому, что око-

ло 70% российских туроператорских компаний в 2015 г. прекратило свою работу. По оценкам Ассоциации туроператоров России, если и в 2016 г. эта тенденция продолжится, то число существующих (685) туроператорских компаний в РФ уменьшится еще на 25% [15].

Однако сокращение числа поездок по зарубежным направлениям не привело к автоматическому росту количества россиян, путешествующих в пределах своей страны. Результаты исследования *Sberbank CIB* «Потребительский индекс Иванова» показывают, что на новогодние праздники (встреча 2016 г.) 93% россиян вообще никуда не поехали, предпочитая оставаться дома или посещая объекты показа и досуга в своем регионе. При этом из тех 7%, которые отправились путешествовать, 64% выбрали поездки по России. К трансграничным направлениям сотрудничества можно отнести неожиданное для принимающей стороны увеличение в новогодние праздники количества россиян, приехавших в Беларусь. По сравнению с прошлыми новогодними праздниками (встреча 2015 г.), отметить наступление 2016 г. здесь предпочли в 1,2 раза больше россиян [15].

Влияние изменения предпочтений российских туристов на выбор страны и развитие сотрудничества со странами Европы

В отличие от выездного туризма (даже в приграничных районах, когда значительная часть россиян обращается за услугами в турфирмы), путешествующие по территории России предпочитают самостоятельный туризм. Так, по оценкам Ассоциации туроператоров РФ, около 80% россиян организуют свои поездки по стране самостоятельно, т. е. обходятся без посредников в лице турфирм. Следовательно, вероятность большого прямого измеримого эффекта для экономики России от развития внутреннего туризма не очень высока (поскольку в случае самостоятельного туризма экономический эффект в значительной степени рассредоточен по различным секторам экономики в силу сложности отделения в этом случае туристов от жителей и посетителей). Вместе с тем совершенствование методологического аппарата подсчета добавленной стоимости от туристской деятельности позволяет учитывать не только прямые, но и косвенные расходы, а также мультипликативный эффект. Современные исследования, в том числе проведенные авторами, это подтверждают. Следовательно, туризм — как организованный, так и самостоятельный — создает добавленную стоимость, а значит, его стимулирование будет способствовать ее увеличению. И на это направлены многие последние инициативы Правительства РФ. Так, в начале января 2016 г. было предложено субсидировать тех участников туристического рынка, которые продвигают национальные маршруты. При этом министр культуры РФ, приводя статистические данные о том, что внутренний туризм сегодня является самой быстрорастущей отрас-

лью экономики, демонстрирующей ежегодный рост на уровне 20%, предложил включить внутренний туризм в приоритетные пункты предвыборной программы лидирующей в стране партии «Единая Россия» [16].

Если рассматривать перспективы выездного туризма, в том числе в рамках приграничного сотрудничества, то, по оценкам Ростуризма, он может вырасти в 2016 г. на 5%. Причем основной приток дадут туристы из азиатских регионов, но возможно и увеличение числа туристов из Европы. Особые надежды здесь возлагаются на жителей Франции и Испании, так как с этими странами в 2016 г. пройдут перекрестные Годы туризма.

Таким образом, по результатам проведенного анализа открытых статистических данных, а также собственного исследования авторов статьи [17] выявлены следующие моменты, оказывающие влияние на состояние и перспективы развития трансграничного сотрудничества Российской Федерации с европейскими странами в сфере туризма:

— ухудшение социально-политических отношений между Российской Федерацией и странами Европы привело к снижению привлекательности взаимных поездок;

— вследствие ослабления российской валюты стоимость туров, рассчитываемых в евро, значительно возросла и для части россиян, ранее ориентированных на европейский туризм, стала недоступной;

— государственная поддержка внутреннего туризма как в экономическом, так и идеологическом плане не способствует повышению привлекательности выезда россиян за рубеж;

— несмотря на снижение привлекательности турпоездки в страны Европы, активизировалось трансграничное сотрудничество россиян с Беларусью.

Далее рассмотрим, каким образом выявленные проблемы влияют на развитие трансграничного сотрудничества РФ с европейскими странами в сфере туризма и какие у этого направления деятельности есть перспективы.

3. Дискуссия

По результатам проведенного исследования можно сделать вывод о том, что первые изменения системы трансграничного сотрудничества России и стран Европы в сфере туризма были заметны уже в 2013—2014 гг. Это, в частности, отмечали Денада Олли [18] и С. Кампро, А. М. Диаз и М. Д. Ягюе [19]. Авторы статьи продолжили исследования в данном направлении, в результате чего были выявлены две группы современных проблем развития трансграничного сотрудничества Российской Федерации со странами Европы в сфере туризма: первая группа — макроэкономические проблемы развития этого сотрудничества, вторая — социально-экономические проблемы. В каждую из этих групп входит множество отдельных проблем, которые представлены на рисунке 4.



Рис. 4. Проблемы развития трансграничного сотрудничества Российской Федерации со странами Европы в сфере туризма

Безусловно, некоторые из этих проблем могут вызвать дискуссию. Например, в качестве проблемы развития трансграничного сотрудничества РФ и европейских государств в сфере туризма можно также назвать недостаток привлекательных региональных туристических продуктов, отсутствие их продвижения на внешних рынках и т. д. Авторы статьи объединили эти причины в последнем блоке рисунка 4: снижение привлекательности российских и европейских мест отдыха по соотношению «цена — качество». При этом учитывались особенности восприятия туристической услуги как комплексной (не только непосредственно услуги размещения, питания, транспортные, экскурсионные и другие, но и удовлетворенность от инфраструктуры мест отдыха в целом, отношения местного населения и т. д.). Поэтому под качеством обслуживания в рамках данной статьи понимается достаточно большое количество факторов, влияющих на общую оценку тура. Так, все большее значение стало придаваться фактору безопасности туристов. Для россиян страны Европы из-за увеличения количества мигрантов стали восприниматься как небезопасные, а для европейцев Россия в последние годы стала олицетворением военной державы.

Кроме того, все актуальнее становятся вопросы подготовки квалифицированных кадров, способных оказывать качественные услуги и развивать туризм в приграничных территориях на уровне не ниже, чем в странах, из которых приезжают туристы. Как подчеркивают Н. А. Зайцева, И. В. Гончарова и М. Э. Андросенко [20], и в России, и в европейских государствах существует разрыв между компетенциями и навыками, приобретенными студентами, и требованиям работодателей к образовательному фону выпускников, поэтому многие работодатели считают низким качество подготовки специалистов. От того, удастся ли этот разрыв в ближайшее время ликвидировать, также зависят перспективы развития туризма в приграничных территориях.

Таким образом, рассматривая перспективы развития трансграничного сотрудничества Российской Федерации со странами Европы в сфере туризма, следует отметить, что они будут зависеть от успешного решения вышеуказанных проблем. Совершенно очевидно, что движение на сближение и развитие трансграничного сотрудничества должно быть взаимным и основанным на учете интересов каждого из регионов, входящих в состав трансграничных туристских территорий.

4. Выводы

Проведенный анализ статистических данных и результатов собственных исследований позволил нам выявить основные проблемы, которые препятствуют развитию трансграничного сотрудничества РФ с европейскими государствами в сфере туризма. Часть этих проблем не может быть решена быстро и обусловлена множеством глобальных макроэкономических и политических факторов, зависящих не только от России и стран Европы. Но при этом значительная часть проблем может успешно решаться на уровне не только руководства России или отдельных европейских государств, но даже отдельных районов трансграничных туристских регионов, усиливая интеграцию населения и производств этих территорий.

5. Рекомендации

В результате проведенного исследования и анализа полученных данных руководству приграничных территорий России и стран Европы, представителям туристического бизнеса можно рекомендовать следующее: несмотря на непростую ситуацию в отношениях между РФ и Европой, развитие трансграничного сотрудничества в сфере туризма нельзя прекращать, а напротив, нужно внедрять новые его виды и формы, способствуя развитию экономики приграничных регионов, повышению занятости их населения, а в итоге — и качества жизни.

Исследование выполнено при финансовой поддержке РФФИ в рамках научного проекта «Развитие трансграничного сотрудничества с целью диверсификации экономической деятельности субъектов Российской Федерации на основе эффективного использования туристско-рекреационного потенциала территорий», № 16-06-00181.

Список литературы

1. *Brym M.* Border Landscapes on the EU Periphery: Examples of Integration and Division Polish and Ukrainian Cities // *Focus on Geography*. 2013. Vol. 56, N3. P. 84—94.
2. *Grama V.* Cooperation at the EU External Borders. Case of Ramania // *Romanian Review on Political Geography*. 2011. Vol. 13, N2. P. 256—263.
3. *Kovacs A.* *On Borders*. Border Regions and Cross-border Retail-Trading // *Scientific Papers of the University of Pardubice. Series D. Faculty of Economics & Administration*. Pardubice, 2011. P. 29—42.
4. *Gal Z.* Danube Region- Past, Present and Future Prospect of Transnational Cooperation as a Playground of the European Integration // *EuroTimes*. 2009. Vol. 7. P. 148—159. URL: <http://arsiv.setav.org/ups/dosya/17095.pdf> (дата обращения: 17.01.2016).
5. *Scott J. W., Laine J.* Borderwork: Finnish-Russian co-operation and civil society engagement in the social economy of transformation // *Entrepreneurship & Regional Development*. 2012. Vol. 24, N 3—4. P. 187—197.
6. *Smith S. L. J.* *Tourism as An Industry: Debates and Concepts* // *The Economic Geography of the Tourist Industry : A Supply-side Analysis* / ed. by D. Ioannides, K. G. Debbage. N. Y. : Routledge, 1998. P. 31—52.
7. *Stabell C. B., Fjeldstad Ø. D.* Configuring value for competitive advantage: On chains, shops and networks // *Strategic Management Journal*. 1998. Vol. 19. P. 413—437.
8. *Goeldner C. R., Ritchie J. R. B., McIntosh R. W.* *Tourism Components and Supply* // *Tourism: Principles, Practices, Philosophies*. N. Y. : John Wiley and Sons Ltd., 2000. P. 362—393.
9. *Корнеевец В. С., Федоров Г. М.* О сущности и соотношении понятий «регион», «международный», «транснациональный» и «трансграничный» регион // *Вестник РГУ им. И. Канта*. 2010. №3. С. 8—15.
10. *Бакланов П. Я., Ганзей С. С.* *Трансграничные территории: проблемы устойчивого природопользования*. Владивосток : Дальнаука, 2008. 216 с.
11. *Мирзеханова Д. Г.* *Формирование туристического продукта в пределах трансграничных территорий (на примере Хабаровского края)* : автореф. дис. ... канд. геогр. наук. Калининград, 2013. 28 с.
12. *Драгилева И. И., Анисович И. И., Пальмовский Т.* Влияние местного приграничного передвижения на развитие трансграничного туризма между Республикой Польша и Калининградской областью Российской Федерации // *Наука и туризм: стратегии взаимодействия* : сборник статей. 2013. Вып. 2. С. 65—73.
13. *Kropinova E. G.* Zoning of the Kaliningrad region of the RF for the purposes of tourism and recreation and development of the trans-border cooperation // *TILTAI*. 2003. N 3(48). P. 117—128.
14. *Аналитическая записка ВЦИОМ*. 2015 // ВЦИОМ : сайт Всероссийского центра изучения общественного мнения. URL: <http://wciom.ru/index.php?id=238&uid=115243> (дата обращения: 11.12.2015).
15. *Кругликова М.* Путешествие кризис-классом // *Kommersant.ru* : [сайт]. URL: <http://www.kommersant.ru/doc/2890085> (дата обращения: 25.01.2016).
16. *Выездной* поток в РФ вырастет за счет азиатского и южноевропейского рынков // АТОР : [сайт]. URL: <http://www.atorus.ru/news/press-centre/new/34500.html> (дата обращения: 07.02.2016).
17. *Kropinova E. G., Zaitseva N. A., Moroz M.* Approaches to the assessment of the contribution of tourism into the regional surplus product // *Mediterranean Journal of Social Sciences*. 2015. Vol. 6, N 3 S5. P. 275—282.

18. *Denada Olli*. The Challenges for the European Tourism Sustainable // *Mediterranean Journal of Social Sciences*. 2013. Vol. 4, N 9 : Special Issue — October 2013.

19. *Campo S., Díaz A. M., Yagüe M. J.* Market orientation in mid-range service, urban hotels: How to apply the MKTOR instrument // *International Journal of Hospitality Management*. 2014. Vol. 43. P. 76—86.

20. *Zaitseva N. A., Goncharova I. V., Androsenko M. E.* Necessity of Changes in the System of Hospitality Industry and Tourism Training in Terms of Import Substitution // *International Journal of Economics and Financial Issues*. 2016. №6(1). P. 288—293.

Об авторах

Наталья Александровна Зайцева, доктор экономических наук, профессор кафедры гостиничного и туристического бизнеса, Российский экономический университет им. Г. В. Плеханова, Россия.

E-mail: Zaytseva.NA@rea.ru

Елена Геннадиевна Кропинова, кандидат географических наук, доцент кафедры социально-культурного сервиса и туризма, Балтийский федеральный университет им. И. Канта, Россия.

E-mail: EKropinova@kantiana.ru

Для цитирования:

Зайцева Н. А., Кропинова Е. Г. Проблемы и перспективы развития трансграничного сотрудничества Российской Федерации со странами Европы в сфере туризма // *Балтийский регион*. 2016. Т. 8, №3. С. 133—146. doi: 10.5922/2074-9848-2016-3-8.



PROBLEMS AND PROSPECTS OF CROSS-BORDER COOPERATION IN TOURISM BETWEEN RUSSIA AND EUROPE

N. Zaitseva *

E. Kropinova **

* *Plekhanov Russian University of Economics,
36, Stremyany per., Moscow, 117997, Russia*

** *Immanuel Kant Baltic Federal University
14 A. Nevskogo ul., Kaliningrad, 236041, Russia*

Submitted on February 19, 2016

The relevance of this research is related to the increasing role of tourism in the world in general and in border areas in particular. This article sets out to identify the problems and prospects of the development of cross-border cooperation in tour-

ism between Russia and European countries. The authors focus on the scientific and theoretical aspects of cross-border cooperation and examine the role of tourism, and recreational potential and its effective use. The authors employ the methods of expert judgement and statistical analysis, refer to the surveys of Russian and European consumers showing their preferences, as well as to the authors' own materials. The analysis makes it possible to have a deeper insight into the issue of cross-border cooperation in tourism between Russia and European countries and to assess the prospects of it. The authors provide an assessment of changes in the socio-economic relations between Russia and European countries and identify key problems in the development of cross-border cooperation in tourism. These problems relate to both macroeconomic and regional/industrial factors. The article is of interest for researchers studying cross-border tourism, the regional and local administrations of border areas of Russia and European countries, and representatives of the tourism business.

Key words: tourism, cross-border cooperation, diversification, regional development, economic cooperation, Russian Federation

References

1. Brym, M. 2013, Border Landscapes on the EU Periphery: Examples of Integration and Division Polish and Ukrainian Cities, *Focus on Geography*, V. 56, no. 3.
2. Grama, V. 2011, Cooperation at the EU External Borders. Case of Ramania, *Romanian Review on Political Geography*. V. 13, no. 2, p. 256—263.
3. Kovacs, A. 2011, On Borders, Border Regions and Cross-border Retail-Trading, *Scientific Papers of the University of Pardubice*, Series D, Faculty of Economics & Administration.
4. Gal, Z. 2009, Danube Region- Past, Present and Future Prospect of Transnational Cooperation as a Playground of the European Integration, *Eurolimes*, Vol. 7, p. 148—159, available at: <http://arsiv.setav.org/ups/dosya/17095.pdf> (accessed 07.02.2016)
5. Scott, J. W., Laine, J. 2012, Borderwork: Finnish-Russian co-operation and civil society engagement in the social economy of transformation, *Entrepreneurship & Regional Development*, Vol. 24, no. 3—4, April, p. 187—197.
6. Smith, S. L. J. 1998, Tourism as An Industry: Debates and Concepts. In: Ioannides, D., Debbage, K. G. (eds.), *The Economic Geography of the Tourist Industry: A Supply-side Analysis*, New York, Routledge, p. 31—52.
7. Stabell, C. B., Fjeldstad, Ø. D. 1998, Configuring value for competitive advantage: On chains, shops and networks, *Strategic Management Journal*, Vol. 19, p. 413—437.
8. Goeldner, C. R., Ritchie, J. R. B., McIntosh, R. W. 2000, Tourism Components and Supply. In: *Tourism: Principles, Practices, Philosophies*, New York, John Wiley and Sons Ltd, p. 362—393.
9. Korneevets, V. S., Fedorov, G. M. 2010, O sushhnosti i sootnoshenii ponjatiy «region», «mezhdunarodnyj», «transnacional'nyj» i «transgranichnyj» region [On Essence and Correlation of "Region" and "International", "Transnational", and "Transboundary" Region Concepts], *Immanuel Kant Baltic Federal University Vestnik*, no. 3. p. 8—15.
10. Baklanov, P. Ya., Ganzei, S. S. 2008, *Transgranichnye territorii: problemy ustojchivogo prirodopol'zovanija* [Cross-border territories: problems of sustainable nature], Vladivostok, Dal'nauka, 216 p.

11. Mirzekhanova, D. G. 2013, *Formirovanie turisticheskogo produkta v predelah transgranichnyh territorij (na primere Habarovskogo kraja)* [Formation of the tourism product within the cross-border areas (for example, the Khabarovsk Territory)], PhD thes. 28 p.
12. Dragileva, I. I., Anisovich, I. I., Palmovsky, T. 2013, Vlijanie mestnogo pri-granichnogo poredvizhenija na razvitie transgranichnogo turizma mezhdu Respublikoj Pol'sha i Kaliningradskoj oblast'ju Rossijskoj Federacii [Influence of local border traffic on the development of cross-border tourism between the Republic of Poland and the Kaliningrad region of the Russian Federation], *Nauka i turizm: strategii vzaimodejstvija* [Science and tourism: cooperation strategy], digest of articles, no. 2, p. 65—73.
13. Kropinova, E. G. 2003, Zoning of the Kaliningrad region of the RF for the purposes of tourism and recreation and development of the trans-border cooperation, *TILTAI*, Bridges, Socialsciences, KlaipedaUniversity, no. 3.
14. VTsIOM. The site of the All-Russian Public Opinion Research Center, available at: <http://wciom.ru/index.php?id=238&uid=115243> (accessed 11.12.2015).
15. Kruglikova, M. 2016, Puteshestvie krizis-klassom [Crisis-class Travel], *Kommersant. ru*, available at: <http://www.kommersant.ru/doc/2890085> (accessed 25.01.2016).
16. Vyezdnoj potok v RF vyrastet za schet aziatskogo i juzhnoevropejskogo rynkov [Outbound stream in Russia will grow at the expense of the southern European and Asian markets], 2016, *ATOR*, available at: <http://www.atorus.ru/news/press-centre/new/34500.html> (accessed 07.02.2016).
17. Denada, O. 2013, The Challenges for the European Tourism Sustainable, *Mediterranean Journal of Social Sciences*, Vol 4, no 9, Special Issue, October 2013. DOI: 10.5901/mjss.2013.v4n9p464.
18. Campo S., Díaz A. M., Yagüe M. J. 2014, Market orientation in mid-range service, urban hotels: How to apply the MKTOR instrument, *International Journal of Hospitality Management*, Vol. 43, October, p. 76—86.
19. Zaitseva, N. A., Goncharova, I. V., Androsenko, M. E. 2016, Necessity of Changes in the System of Hospitality Industry and Tourism Training in Terms of Import Substitution, *International Journal of Economics and Financial Issues*, no. 6 (1), p. 288—293.

About the author

Prof. Natalia Zaitseva, Department of the Hospitality and Tourism, Plekhanov Russian University of Economics, Russia.

E-mail: Zaytseva.NA@rea.ru

Dr Elena Kropinova, Associate Professor, I. Kant Baltic Federal University, Russia.

E-mail: EKropinova@kantiana.ru

To cite this article:

Zaitseva N. A., Kropinova E. G. 2016, Problems and Prospects of Cross-Border Cooperation in Tourism between Russia and Europe // *Baltijskij region*, Vol. 8, no. 3, p. 133—146. doi: 10.5922/2074-9848-2016-3-8.

**ТУРИСТСКИЙ ВЕКТОР
РАЗВИТИЯ
ПРИГРАНИЧНЫХ
РЕГИОНОВ
СЕВЕРО-ЗАПАДА РОССИИ**

С. В. Степанова*



Рассматриваются вопросы туристско-рекреационного освоения приграничных субъектов Северо-Запада РФ в качестве нового перспективного/приоритетного направления регионального развития. В современных условиях уникальный природный, историко-культурный потенциал, наличие особо охраняемых природных территорий, выгодное экономико-географическое положение создают основу для развития регионального туризма и рекреации. Вместе с тем в историческом контексте развитие данной сферы экономической деятельности существенно ограничивалось барьерной функцией, выполняемой государственной границей, а также восприятием туризма в качестве сферы общественной деятельности, не приносящей экономической выгоды регионам, что обуславливалось социальным характером большей части туристских поездок советских граждан.

Целью статьи является обоснование перспективности туристско-рекреационного освоения приграничных регионов Северо-Запада России. В рамках исследования применялись: анализ статистической и аналитической информации; контент-анализ стратегических документов развития туризма и социально-экономического развития регионов; группа статистических методов, включающих метод корреляционно-регрессионного анализа и метод анализа рядов динамики.

В работе представлена практика туристско-рекреационного освоения территорий в историческом контексте. Рассмотрена специфика влияния барьерной и контактной функций государственной границы на развитие туризма. Основное внимание уделено особенностям развития туризма в приграничных регионах Северо-Запада России. В рамках данной публикации произведена оценка развития туристско-рекреационной деятельности в приграничных ре-

* Институт экономики
Карельского научного центра РАН
185030, Россия, Республика Карелия,
Петрозаводск, пр. А. Невского, 50

Поступила в редакцию 01.04.2016 г.

doi: 10.5922/2074-9848-2016-3-9

© Степанова С. В., 2016

гионах Северо-Запада России в начале XXI в.; выделены факторы, оказывающие сдерживающее влияние на развитие туризма; предложены меры по стимулированию развития туризма как сферы экономической деятельности в регионах.

Ключевые слова: развитие туризма, приграничные регионы, Северо-Запад России, туристская инфраструктура

Уникальность туристско-рекреационного потенциала территорий, специфика экономико-географического положения, изменение подходов к восприятию туризма в качестве сферы экономической деятельности на уровне власти, бизнеса и общества послужили основанием для выбора туристского вектора в качестве перспективного/приоритетного направления развития приграничных субъектов Северо-Запада России.

Развитие туризма в приграничных регионах Северо-Запада в историческом контексте

Развитие туристско-рекреационной деятельности в приграничных регионах Северо-Запада России нельзя назвать новым явлением. В различные исторические периоды на данных территориях уже создавались сети средств размещения, предприятий питания, выпускалась специальная информационная литература для туристов, а также проводились акции и кампании, рекламирующие события туристско-рекреационной направленности.

Например, на приграничной территории современной Мурманской области, входившей в довоенное время в состав Финляндии, функционировали такие объекты, как горнолыжный курорт г. Рахмойва и национальный парк, восстановление рекреационных функций которых планируется в отдаленной перспективе. Ведется речь и о создании природного парка «Кутса», с последующим присоединением его к трансграничному парку, в состав которого войдут также приграничный российский и финский национальные парки «Паанаярви» и «Оуланка» [7].

Активное туристско-рекреационное освоение приграничных территорий современной Республики Карелия (Северное и Северо-Западное Приладожье), развитие туристской инфраструктуры началось с конца XIX в. и осуществлялось до 1940 г. — сначала в составе вновь образованного в России Великого Княжества Финляндского, а с 1917 г. в независимой Финляндии [16]. Например, «Путеводитель по Финляндии» (1895 г.) наиболее подробно раскрывал рекреационный потенциал территории, предлагал туристские маршруты (локальные однодневные и многодневные, а также протяженные — вплоть до Хельсинки) и описывал средства размещения именно территории Северного Приладожья [24]. Северное побережье Ладожского озера в европейских путеводителях представлялось как самый «восхитительный край сразу после

Швейцарских Альп» [16, с. 210]. Центром развития туризма в этот период становится г. Сердоболь (ныне приграничный г. Сортавала), где с 1896 г. организовывались масштабные певческие праздники и фестивали [24]. Развитию туризма в начале XX в. способствовало интенсивное транспортное освоение территории: развивался автомобильный, железнодорожный, а также водный транспорт (портовые города Сортавала, Лахденпохья, регулярное сообщение на о. Валаам); при этом расписания движения пароходов и прибывающих с юга поездов были согласованы [16].

Туристско-рекреационное освоение территории нынешней Калининградской области началось еще в 30-е гг. XX в. Так, хотя в 1921 г. Пиллау (современный г. Балтийск) стал базой германского флота и одновременно закрытым городом, однако это не мешало дальнейшему развитию его инфраструктуры. Именно в этот время в Пиллау началось активное и масштабное строительство отелей, пансионатов и маленьких кафе, в 1934 г. было начато строительство аэродрома, налажено транспортное сообщение с Кёнигсбергом и по городу [11].

В советский период развитие туризма на территориях современных приграничных регионов ограничивалось как спецификой геополитического положения территорий — функциями государственной границы, так и восприятием туристской деятельности. Традиционно в 60—90 гг. XX в. туризм не признавался ни на уровне федеральных и региональных властей, ни на местном уровне эффективной (т. е. приносящей реальный доход) отраслью экономической деятельности, а только сферой отдыха, развлечения, восстановления сил и здоровья — сферой общественной деятельности. Следует также учитывать социальный характер большинства туристских поездок, совершаемых советскими гражданами (туризм осуществлялся за счет государственных дотаций), и значительный процент самодеятельных туристов. Так, особой популярностью пользовались водные маршруты по Республике Карелия: каждый день в лодочных походах участвовали около 800 человек (в основном самодеятельные туристы). С открытием в 1980-х гг. круизного сообщения (Петрозаводск — Кижы — Валаам — Ленинград — Петрозаводск) число организованных туристов достигло 800 тыс. человек в год [16].

Вместе с тем следует указать регламентированный характер разработки туристских маршрутов и организации турпоездок. Так, в СССР по состоянию на 1975 г. было разработано более 350 всесоюзных (Центральным советом по туризму и экскурсиям) и более 6 тыс. местных плановых маршрутов. По территории современных приграничных регионов Северо-Запада, включая районы нынешних государств Балтии, в Перечне всесоюзных маршрутов их предлагалось более 20 [23].

Следует подчеркнуть, что хотя туризм как сфера экономической деятельности не оказывал влияния на социально-экономическое развитие регионов, формирование имиджа (например, Республики Карелия или Калининградской области как экологически чистых регионов с уникальным туристско-рекреационным потенциалом) происходило именно в тот период.

Влияние функций государственной границы на развитие туризма

В социально-экономическом развитии приграничных регионов находит отражение и во многом это развитие детерминирует специфика геополитического и экономико-географического положения территорий, обусловленная выполнением функции государственной границы. Особое влияние данные функции оказывают на развитие туристско-рекреационной деятельности [3]. В первую очередь необходимо указать сдерживающее действие границ на развитие туризма, особенно международного, в случае усиления их барьерной функции («граница на замке», формирование закрытых территорий), и наоборот: контактная функция границ может способствовать активизации туристско-рекреационной деятельности, генерации туристских потоков, в том числе из-за рубежа.

В подтверждение можно привести опыт туристско-рекреационного освоения территории Республики Карелия. Если с конца XIX в. по 1940 г. в пределах современной приграничной Карелии происходило активное развитие туризма, то в советский период возникновение границы этого региона с капиталистическим государством Финляндией стало линией раздела законов, власти, собственности, культуры, традиций, а следовательно, барьером для движения товаров, населения и финансов, что привело к слабому развитию транспортной инфраструктуры (по сравнению с другими регионами Северо-Запада РФ) [16].

Функционирование закрытых территорий ограничивало и регламентировало перемещение граждан: въезд был возможен только при предъявлении документов: выданных на основании командировочного удостоверения — для деловых поездок, приглашения — для посещения родственников и знакомых, маршрутных документов — для зарегистрированных туристских групп. Ограничения действовали на определенных территориях всех приграничных регионов Северо-Запада России, где размещались стратегические объекты государства.

Глобализационные тенденции, интеграционные процессы в мировом сообществе, трансформация социально-экономического пространства страны нашли отражение и в изменении функций государственной границы (от барьерной — к контактной). Открытие закрытых приграничных регионов, упрощение визового режима, создание международных пунктов пропуска, развитие приграничного сотрудничества послужили основой генерации туристских потоков из-за рубежа, привлечения «ностальгических» туристов: например, из Финляндии в Республику Карелия и Ленинградскую область, из Германии в Калининградскую область. Так, в 1992 г. Калининградскую область посетили около 40 тыс. немецких туристов, в 1993 г. этот показатель достиг 100 тыс. человек [26]. Именно обслуживание «ностальгических» туристов из сопредельной Финляндии (в начале 1990-х гг. поток финских туристов возрос до 700 тыс. человек в год) положило основу развития современного туристского бизнеса и в Республике Карелия [14].

Развитие режима местного приграничного передвижения (МПП) как инструмента сотрудничества, в большей степени ориентированного на население приграничных регионов сопредельных государств, является одной из мер смягчения барьерной функции границы [3]. В качестве примера следует привести подписанные соглашения об МПП между РФ и Польшей (14.12.2011 г.), РФ и Латвийской Республикой (ратификация — 15.02.2012 г.), а также между РФ и Норвегией, упростившие процедуру поездок жителей Калининградской¹, Псковской, Мурманской областей и соответствующих территорий сопредельных государств. Например, интенсивность пересечения на участке российско-польской государственной границы за 2010—2014 гг. выросла в 4,5 раза: в 2010 г. — 1,45 млн человек, в 2014-м — 6,56 млн; из них число пересечений в режиме МПП в 2014 г. составило 4,7 млн человек [3]. При этом большинство выезжающих в Польшу россиян преследуют туристские цели, включая шопинг. Так, согласно результатам опроса студентов БФУ им. И. Канта [13], основными целями посещения молодежью Польши треть респондентов обозначили поездки за покупками, более 50% — туризм и развлечения; целями поездок в Литву 16% назвали покупки, более 40% — проведение досуга.

Развитие туризма в приграничных регионах Северо-Запада России в современных условиях

Перспективность/приоритетность туристского вектора развития приграничных регионов Северо-Запада России материализуется в положительной динамике показателей развития сферы туризма, опережающей в ряде регионов средние темпы роста по РФ и СЗФО (табл. 1).

Таблица 1

Динамика показателей развития туризма за 2009—2014 гг.

Регион	Рост числа работников, разы		Динамика объема услуг, разы	
	турфирм	КСР* (средне-списочный)	туристских	гостиничных
Республика Карелия	1,8	1,38	1,35	1,47
Калининградская область	1,66	1,41	2,72	1,5
Ленинградская область	1,14	0,91	2,1	2,3
Мурманская область	1,34	0,85	1,78	1,3
Псковская область	1,62	1,12	4,8	1,5
В среднем по РФ	1,14	0,98	1,89	1,66
В среднем по СЗФО	0,97	0,93	1,96	1,45

* КСР — коллективные средства размещения.

Рассчитано по данным источника [12].

¹ В июле 2016 г. Польша в одностороннем порядке приостановила действие режима МПП с Калининградской областью.

В региональном разрезе наибольшая доля оказанных туристских и гостиничных услуг в СЗФО за 2009—2014 гг. приходится на Санкт-Петербург, что обусловлено его объективно высокой туристской привлекательностью как для российских, так и для иностранных посетителей (более 50% и более 60% соответственно). Среди приграничных регионов лидирующие позиции в туристско-рекреационном освоении территорий занимают Ленинградская, Калининградская и Мурманская области (табл. 2).

Таблица 2

**Динамика доли туристских и гостиничных услуг
в приграничных регионах СЗФО в 2009—2014 гг., %**

Регион	Услуги			
	туристские		гостиничные	
	2009	2014	2009	2014
Республика Карелия	5,9	4,1	2,9	2,9
Калининградская область	4,6	6,5	5,1	5,3
Ленинградская область	1,4	1,5	3,3	5,3
Мурманская область	6,7	6,1	5,3	4,8
Псковская область	1,1	2,7	2,7	2,9

Рассчитано по данным источника [12].

В развитии туристско-рекреационной деятельности в приграничных регионах можно выделить ряд общих тенденций. В первую очередь следует указать на активное строительство и развитие в 2000—2014 гг. инфраструктуры размещения: средний рост числа гостиничных предприятий и мест в них произошел соответственно в 1,9 и 2 раза. Самые высокие показатели наблюдаются в Ленинградской (в 3,4 и 8,6 раза соответственно — создано более 20,7 тыс. новых мест) и Калининградской (2,4 и 3 раза соответственно — более 5,8 тыс. новых мест) областях. Вместе с тем динамика развития инфраструктуры туризма в СЗФО отстает от средних темпов по РФ (в 2,6 и 2,35 раза по названным выше показателям соответственно) и средних темпов по регионам, граничащим со странами дальнего зарубежья (2,8 и 2,8 раза соответственно), что во многом может быть обусловлено недостаточным числом предприятий инфраструктуры размещения и мест в них в приграничных регионах СЗФО (табл. 3).

Таблица 3

**Обеспеченность приграничных регионов инфраструктурой размещения
(количество мест в гостиницах на 1000 человек)**

Регион	2002	2010	2012	2014	Динамика численности населения 2002/2014, %
Республика Карелия	3,5	6,4	7,8	8,3	- 11
Калининградская область	2,6	5,2	6,5	9,2	- 1
Ленинградская область	1,6	9,7	12,2	13,3	+ 3
Мурманская область	4,6	6,4	6,2	7,7	- 12
Псковская область	1,9	4,6	5,3	6,6	- 13
В среднем по РФ	2,36	3,7	4,3	5,7	—
В среднем по приграничным регионам	2,7	5,3	6,1	7,4	—

Рассчитано по данным источника [12].

Высокие показатели обеспеченности инфраструктурой размещения приграничных регионов Северо-Запада России подчеркивают развитие туризма в качестве сферы экономической деятельности, вовлекающей в орбиту туристского предложения сопредельные отрасли.

Расчеты показателей коэффициента локализации и коэффициента душевого производства² определяют туризм в Республике Карелия, Калининградской и Мурманской областях в качестве сферы специализации (табл. 4).

Таблица 4

Коэффициенты специализации приграничных регионов, 2014 г.

Регион	Коэффициент локализации туристско-рекреационных услуг	Коэффициент душевого производства туристско-рекреационных услуг
Республика Карелия	1,2	1,2
Мурманская область	1,17	1,17
Калининградская область	1,1	1,1
Псковская область	0,71	0,65
Ленинградская область	0,34	0,34
СЗФО	1,16	1,15

Рассчитано по данным источника [12].

² Коэффициент локализации туристско-рекреационных услуг рассчитан отношением объема оказанных услуг на душу населения в регионе к объему оказанных услуг на душу населения в РФ. Коэффициент душевого производства туристско-рекреационных услуг рассчитан отношением удельного веса оказанных услуг в общем объеме услуг страны к удельному весу населения региона в населении РФ. Под туристско-рекреационными услугами понимается совокупный показатель санаторно-оздоровительных, туристских услуг, а также услуг гостиниц и аналогичных средств размещения.

Самые высокие показатели названных коэффициентов в СЗФО, одной из сфер специализации которого является туристско-рекреационное освоение территории, — у Санкт-Петербурга (1,65 и 1,67 соответственно) и Ненецкого автономного округа (1,56 и 1,67).

В развитии туристского бизнеса прослеживается ярко выраженная сезонность, когда туристская нагрузка на территорию и основная деятельность организаций, занимающихся обслуживанием туристов, приходятся на летние месяцы, с небольшими пиками в новогодние и рождественские праздники. Например, средний коэффициент использования номерного фонда в гостиницах и аналогичных средствах размещения соответствует среднему по РФ показателю и составляет 0,32 (максимальный — 0,33 в Калининградской области, минимальный — 0,27 в Псковской области). В качестве одного из факторов снижения сезонности региональных турпродуктов можно назвать развитие и продвижение событийного туризма.

Особенности развития туризма в приграничных регионах

Исторические аспекты развития и экономико-географическое положение территории определяют специфику международного въездного и выездного туризма в приграничных регионах Северо-Запада России (более подробно см. в [14]). Так, расчеты приграничной специализации туристского обмена³ (методика Н. М. Межевича и Н. П. Жук [10]), характеризующей туристскую активность между приграничными регионами сопредельных стран, выявляют достаточно высокую степень зависимости развития въездного международного туризма от предпочтений туристов сопредельного государства (табл. 5). Наибольшая степень зависимости наблюдается у Республики Карелия (средний показатель за 2004—2014 гг. — 96,4%), Мурманской области (Норвегия — 24,3%; Финляндия — 23,6%); Псковской области (страны Балтии — 27,5%). Исторические контексты развития Калининградской области определяют высокую долю немецких туристов во въездном потоке в регион (72%).

Одним из факторов ограничения развития туристско-рекреационной деятельности, свойственных только приграничным регионам России, являются пограничные зоны, где ограничиваются передвижение людей и хозяйственная деятельность.

Развитие туризма на территории природных парков и заповедников приграничных регионов регламентируется, помимо требований, предъявляемых к посещению и хозяйственной деятельности на ООПТ, требованиями пограничного контроля (например, посещение государственных природных заповедников «Костомукшский» в Республике Карелия, «Пасвик» в Мурманской области).

³ Частное объема туристского обмена с сопредельной страной к общему объему туристского обмена приграничного региона.

Таблица 5

**Приграничная специализация туристского обмена регионов
в 2005—2014 гг. (въездной поток), %**

Регион	Страны	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Мурманская область	Норвегия	12,4	3,8	27,6	0	37	62,8	38,7	27,1	21,4	8,9
		23,5	41,6	51,3	3	28,2	22,3	4,8	16,6	29	5,3
Республика Карелия	Финляндия	90,6	92,2	95,4	99,1	98,7	98,6	99,1	99,3	99,1	98,3
Ленинградская область		99	0	67	0	0	100	0	100	100	100
Псковская область	Страны Балтии	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		5,8	40,8	33,7	34,3	38,5	22,5	32,6	21,7	14,3	4
Калининградская область		2,7	6,9	12,1	8,7	8	5,5	18,6	13,2	12	12,5
	Польша	4	2,4	3,2	4	1,6	1,2	2,8	2,8	1	1
	Германия	79,3	69,9	99,6	82,7	73	59,4	65,5	83,3	48,3	51

Рассчитано по данным источника [12].

Существенное сдерживающее влияние на развитие внутреннего туризма в Калининградской области оказывают транспортная доступность и формальности визового режима — в силу специфики эксклавноности этого приграничного региона. Расширение географии безвизового режима на срок до 72 часов для иностранных туристов, прибывающих на пассажирских парамах (опыт Санкт-Петербурга [1]), может стать инструментом содействия развитию международного туризма в приграничных регионах Северо-Запада РФ.

Стратегические подходы к развитию туризма

Согласно Стратегии социально-экономического развития СЗФО до 2020 г., развитие туризма в приграничных регионах «на основе исторических, культурных и природных достопримечательностей представляется потенциально крупным источником доходов для регионов и муниципалитетов, может ускорить их экономическое развитие и существенно улучшить социально-экономическую ситуацию в них» [22]. Кроме того, развитие туристско-рекреационной деятельности способствует сохранению и воспроизводству природного, культурного, социально и экономического потенциала, активизации социально-экономического развития и сокращению усиливающейся разреженности экономического пространства приграничных регионов, снижению периферийности приграничных регионов и связанных с ней проблем. Это во многом обуславливает (учитывая специфику вовлечения в орбиту туристской деятельности комплекса сфер экономической деятельности [2]) перспективность и приоритетность туристского вектора развития исследуемых приграничных регионов.

В связи с вышесказанным начиная с 1990-х гг. возникла необходимость управления процессом развития туристско-рекреационной деятельности и разработки системы стратегического управления развитием туризма. Документами федерального уровня, определяющими государственную политику в сфере туризма, являются:

— ФЦП «Развитие внутреннего и въездного туризма в Российской Федерации (2011—2018 годы)», утвержденная распоряжением Правительства Российской Федерации от 19.07.2010 № 1230-р [25];

— государственная программа Российской Федерации «Развитие культуры и туризма» на 2013—2020 гг., утвержденная Правительством Российской Федерации от 27.12.2012 № 2567-р [6];

— Стратегия развития туризма в Российской Федерации на период до 2020 г., утвержденная распоряжением Правительства Российской Федерации от 31.05.2014 № 941-р [17].

К настоящему времени в приграничных регионах выстроена, функционирует и совершенствуется система стратегического управления, включающая в себя стратегии и региональные программы развития туризма. Кроме того, туризм как перспективное/приоритетное направление регионального развития включен в концептуальные и стратегические документы социально-экономического развития приграничных регионов и их муниципальных образований. Согласно этим документам, одной из наиболее важных мер по реализации стратегических целей социально-экономического развития Северо-Запада РФ до 2020 г. должно стать создание туристско-рекреационных кластеров (например, «Псковский» [17; 20; 25], «Старая Ладога» в Ленинградской области, кластер в Калининградской области [17], «Южная Карелия» в Республике Карелия) и особых экономических зон туристско-рекреационного типа (например, в Псковской области, «Русская Лапландия» в Мурманской области [17; 22]). Реализация стратегических целей будет способствовать социально-экономическому развитию приграничных регионов, формированию конкурентоспособных туристских продуктов, позволит повысить качество предоставляемых туристских услуг. Так, планируемый рост доли карельских турпродуктов на национальном туристском рынке к 2020 г. составит 7,5% при увеличении въездного туристского потока в регион до 3,5 млн человек, предполагаемая доля туризма в ВРП — 15% [5; 21]. Проектируемый объем въездного потока в Ленинградскую область — 2,3 млн человек при общей численности занятого в сфере туризма населения 25 тыс. [8]. Реализация планов в Калининградской области позволит создать до 70 тыс. прямых рабочих мест и увеличить въездной поток к 2020 г. до 7 млн человек [18].

Факторы, сдерживающие развитие туристско-рекреационной деятельности в приграничных регионах

Во многом возможности раскрытия туристско-рекреационного потенциала и развития туризма в приграничных регионах сдерживаются и ограничиваются современным состоянием инфраструктурного комплекса этих территорий, проблемами организационного и институционального характера.

В первую очередь следует обозначить ряд взаимосвязанных и взаимообусловленных проблем состояния и развития туристской инфраструктуры [6; 15]:

— *недостаточный уровень развития инфраструктуры туризма* (количественный и качественный), определяющий неполноту использования туристско-рекреационного потенциала регионов, снижение показателей эффективности функционирования туристского бизнеса и региональной экономики в целом;

— *значительные территориальные диспропорции в обеспеченности туристской инфраструктурой*, смещение максимальной концентрации объектов в крупные центры, что может не соответствовать существующей мощности и направленности туристских потоков;

— *неудовлетворительное состояние определенной части туристских объектов историко-культурного наследия* и др.

Функционирование в приграничных регионах туристской инфраструктуры, соответствующей международным стандартам, выступает основой обеспечения широкого спектра конкурентоспособных туристских услуг, привлечения туристских потоков в условиях межрегиональной и межстрановой конкуренции за туриста и инвестиции.

Кроме указанных проблем сдерживающее влияние на функционирование туристско-рекреационной сферы деятельности оказывает состояние регионального инфраструктурного каркаса. Например, ограниченный пассажиропоток на железнодорожном транспорте при недостатке авиационного сообщения во многом лимитирует рост въездного туризма в Республике Карелия; плохая транспортная доступность ряда объектов показа [20] сдерживает развитие туризма в Псковской области.

Особую роль в восполнении «информационного вакуума» у потенциальных и реальных туристов о туристских возможностях регионов играют региональные информационно-туристские центры.

К спектру организационных проблем развития туристско-рекреационной деятельности в приграничных регионах нужно отнести следующие:

— необходимость выполнения определенной процедуры посещения туристских объектов природного и культурного наследия, расположенных в зоне регламентированного посещения;

— недостаточное развитие межмуниципального и межрегионального сотрудничества в сфере туризма;

— недостаточное продвижение туристских услуг на российском и международном рынках туристских услуг;

— ограниченная дифференциация туристских услуг, характеризующаяся однотипностью предлагаемых турпродуктов и недостатком комплексных туристских предложений.

Специфика организации туристско-рекреационной деятельности такова, что недостаток квалифицированных кадров здесь способен оказать негативное влияние на качество предоставляемых услуг [9] и снизить конкурентоспособность регионального туристского продукта в целом.

В качестве институциональных рисков развития туристской сферы деятельности в приграничных регионах следует отметить несовершенство законодательной базы в сфере туризма; разрозненность региональных и муниципальных программных документов (планов, программ, стратегий развития туризма) [18]; отсутствие взаимоувязки документов стратегического и территориального планирования на всех уровнях управления [19]. Сложности выделения земельных участков под инвестиционные площадки, отсутствие доступных инвесторам долгосрочных кредитных инструментов с выгодными процентными ставками [6], несформированность в полном объеме подготовленных инвестиционных площадок и зон, предназначенных для размещения туристских объектов [18], также являются серьезным ограничением развития туристско-рекреационной деятельности.

Заключение

Подводя итоги, еще раз следует обозначить актуальность туристско-рекреационного освоения приграничных регионов Северо-Запада России в контексте национальной безопасности. В качестве мер, способных оказать стимулирующее влияние на развитие регионального туризма как сферы экономической деятельности, можно назвать следующие:

— *создание, развитие и совершенствование туристской инфраструктуры* в рамках реализации мероприятий, запланированных в стратегических документах;

— *повышение туристской привлекательности объектов культурного и природного наследия*, включая улучшение состояния ряда объектов и транспортной доступности к ним, обустройство прилегающих территорий, усиление информационной составляющей и т. д.;

— *совершенствование маркетинговой политики в области туризма*, включая межмуниципальное и межрегиональное сотрудничество регионов в формировании туристских продуктов и их продвижении на российский и международный туристские рынки;

— *расширение научно-исследовательской базы развития туризма в приграничных регионах Северо-Запада РФ, согласование интересов власти, бизнеса и общества в процессе туристско-рекреационного освоения территорий* и др.

В условиях усиливающейся тенденции привлечения российских туристов зарубежными туристскими дестинациями представляется важным формирование уникальных туров: круизного, экологического, этнографического, лечебно-оздоровительного и событийного туризма. В определенной степени решение и/или снижение проблем инфраструктурного, институционального и организационного характера возможно в рамках реализации международных проектов, направленных на развитие туристско-рекреационной деятельности в приграничных регионах Северо-Запада России.

Статья подготовлена в рамках выполнения государственного задания №АААА-А16-116011900255-1 от 19.01.2016 г. по теме «Методология исследования эволюции северных периферийных регионов и разработка механизмов управления их экономическим развитием».

Список литературы

1. *Абрамова Т.* Проблемы и перспективы туристской индустрии в России // Вестник Института экономики РАН. 2011. №4. С. 193—208.
2. *Александрова А.Ю.* Туристские «ловушки» регионального развития // Инициатива XXI века. 2014. №2. С. 52—57.
3. *Александрова А.Ю., Ступина О.Г.* Туристское регионоведение: влияние региональной интеграции на мировой туристский рынок. М. : КНОРУС, 2014. 176 с.
4. *Большев О.В., Гуменюк И.С., Кузнецова Т.Ю.* Роль местного приграничного передвижения в развитии розничной торговли в Калининградской области и приграничных регионах Республики Польша // Балтийский регион. 2015. №4 (26). С. 135—149.
5. *Генеральная схема размещения объектов и инфраструктуры туризма в развитие Схемы территориального планирования Республики Карелия : пояснительная записка.* СПб., 2007. 249 с.
6. *Государственная программа РФ «Развитие культуры и туризма на 2013—2020 годы» : распоряжение Правительства РФ от 27.12.2012 №2567-р [Электронный ресурс].* Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».
7. *Грушенко Э.Б.* Перспективы развития приграничного международного туризма в Мурманской области // Стратегия развития приграничных территорий: традиции и инновации : материалы международной научно-практической конференции. Курск, 2014. С. 230—235.
8. *Концепция социально-экономического развития Ленинградской области на период до 2025 года [Электронный ресурс].* Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».
9. *Кропинова Е.Г., Зайцева Н.А.* Разработка сценариев развития туризма в Калининградской области до 2030 года // Региональные исследования. 2015. №4 (50). С. 126—131.
10. *Межевич Н.М., Жук Н.П.* Методика оценки приграничной специализации межрегиональных взаимодействий приграничных регионов и результаты пилотной оценки // Балтийский регион. 2013. №1 (15). С. 38—52.
11. *От Пиллау до Балтийска: история самого западного города России.* URL: <http://kgd.ru/news/analytics/item/29005-ot-pillau-do-baltijska-istoriya-samogo-zapadnogo-goroda-rossii> (дата обращения: 22.01.2016).
12. *Официальный сайт Федеральной службы государственной статистики.* URL: http://www.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat_main/rosstat/ru/ (дата обращения: 15.11.2015).
13. *Себенцов А.Б., Зотова М.В.* Потенциал экономико-географического положения Калининградской области: ограничения и перспективы реализации // Балтийский регион. 2013. №4 (18). С. 113—131.
14. *Степанова С.В.* Приграничный туризм на Северо-Западе Российской Федерации: общие тенденции и особенности развития // Балтийский регион. 2014. №3 (21). С. 132—144.
15. *Степанова С.В.* Развитие туристской инфраструктуры в северных приграничных регионах России // Проблемы развития территории. 2015. №6 (80). С. 214—225.

16. *Степанова С. В.* Туризм как перспективное направление развития территории северного и северо-западного Приладожья: ретроспективный обзор // Эволюционная и институциональная экономика: теория, методология, практика исследований : материалы III Всероссийской летней школы молодых исследователей эволюционной и институциональной экономики. Петрозаводск : Изд-во ПетрГУ, 2012. Т. 1. С. 208—216.

17. *Стратегия* развития туризма в Российской Федерации на период до 2020 года : распоряжение Правительства Российской Федерации от 31.05.2014 г. №941-р [Электронный ресурс]. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

18. *Стратегия* социально-экономического развития Калининградской области на долгосрочную перспективу : постановление Правительства Калининградской области от 02.08.2012 г. №583 [Электронный ресурс]. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

19. *Стратегия* социально-экономического развития Мурманской области до 2020 года и на период до 2025 года : постановление Правительства Мурманской области от 25.12.2013 г. №768-ПП/20 [Электронный ресурс]. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

20. *Стратегия* социально-экономического развития Псковской области до 2020 год : распоряжение Администрации Псковской области от 16.07.2010 г. №193-р [Электронный ресурс]. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

21. *Стратегия* социально-экономического развития Республики Карелия до 2020 года : постановление Законодательного собрания Республики Карелия от 24.06.2010 г. №1755-IVЗС [Электронный ресурс]. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

22. *Стратегия* социально-экономического развития Северо-Западного федерального округа на период до 2020 года : распоряжение Правительства РФ от 18.11.2011 г. №2074-р [Электронный ресурс]. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

23. *Туристские маршруты СССР*. URL: <https://ru.wikipedia.org/wiki/> (дата обращения: 11.02.2016).

24. *Управление* туризмом в регионе. Опыт реализации Стратегии Республики Карелия. Петрозаводск, 2008. 227 с.

25. *ФЦП «Развитие внутреннего и въездного туризма в Российской Федерации (2011—2018 годы)»* : постановление Правительства РФ от 02.08.2011 г. №644 [Электронный ресурс]. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

26. *Федоров Г. М., Городков М. А., Жуковский И. И.* Роль Калининградской области в развитии российско-германских связей // Балтийский регион. 2011. №4 (10). С. 41—48.

Об авторе

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

E-mail: svkorka@mail.ru

Для цитирования:

Степанова С. В. Туристский вектор развития приграничных регионов Северо-Запада России // Балтийский регион. 2016. Т. 8, №3. С. 147—163. doi: 10.5922/2074-9848-2016-3-9.



THE ROLE OF TOURISM IN THE DEVELOPMENT
OF RUSSIA'S NORTHWESTERN BORDER REGIONS

S. Stepanova*

* *Institute of Economics, Karelian Research Centre
of the Russian Academy of Sciences
50 A. Nevskogo pr., Petrozavodsk, Republic of Karelia, 185030 Russia*

Submitted on April 01, 2016

This article examines the development of tourism and recreation in the border regions of Russia's North-West as a new promising area of regional growth. The unique natural, historical, and cultural resources, nature, and a favourable economic and geographical position are basic prerequisites for the development of tourism in the region. Historically, the barriers of state borders hampered the development of tourism; and tourism was seen as an activity bringing no economic benefits to regions since most Soviet citizens travelled as beneficiaries of social programmes. This article aims to research prospects of tourism and recreation development of Russia's northwestern border regions. The author analyses statistical and analytical data and does the content analysis of regional strategies for tourism and socioeconomic development. A number of statistical methods, namely, the regression and the time series ones are used to give a deeper insight into the problem. The article explores the practices of tourism and recreation development in a historical perspective and examines the effect of barrier and contact functions of state borders on tourism. Particular attention is paid to tourism development in the border regions of Russia's North-West. The author evaluates the development of tourism and recreation in the border regions of northwestern Russia at the beginning of the 21st century. The article identifies factors hindering tourism development and suggests measures to stimulate tourism as a regional economic activity.

Key words: tourism development, border regions, Northwestern Federal district, tourism infrastructure

References

1. Abramova Т. 2011, Problemy i perspektivy turistskoj industrii v Rossii [Problems and prospects of tourism industry in Russia], *Vestnik Instituta ekonomiki RAN* [Bulletin of the Institute of Economics], no. 4, p. 193—208.
2. Aleksandrova, A. Yu. 2014, Turistskie "lovushki" regionalnogo razvitiya. [Tourist "trap" of regional development], *Iniciativa XXI veka* [Initiative of the XXI century], no. 2, p. 52—57.

3. Aleksandrova, A. Yu., Stupina, O. S. 2014. *Turistskoe regionovedenie: Vliyaniye regionalnoy integratsii na mirovoy turistskiy rynek* [Tourist regional studies: the impact of regional integration on the world tourist market], Moscow, p. 176.
4. Bolychev, O., Gumenyuk, I., Kuznetsova, T. 2015, Local border traffic and the development of retail trade in the Kaliningrad region and Polish borderlands, *Balt. Reg.*, no.4 (26), p. 135—149. DOI: 10.5922/2079-8555-2015-4-8.
5. *Generalnaya shema razmescheniya ob'ektov I infrastruktury turizma v razvitie Shemy territorialnogo planirovaniya Respubliki Karelia* [General layout object known and the development of tourism infrastructure in the Republic of Karelia territorial planning schemes], 2007, Explanatory note, Sankt-Petersburg, p. 249.
6. *Gosudarstvennaya programma RF "Razvitie kultury I turizma na 2013—2020 gody": rasporyazhenie Pravitelstva RF ot 27.12. 2012 N 2567-p* [State program of the Russian Federation "Development of Culture and Tourism on 2013—2020 years": the order of the RF Government of 27.12.2012 N 2567-p], 2012.
7. Grushenko, E. B. 2014, Perspektivy razvitiya prigranichnogo mezhdunarodnogo turizma v Murmanskoy oblasti [Prospects for the development of cross-border international tourism in the Murmansk region]. In: *Strategiy razvitiya prigranichnykh territoriy: traditsii i innovatsii* [Strategy for development of border regions: tradition and innovation], Kursk, p. 230—235.
8. *Koncepciya socialno-ekonomicheskogo razvitiya Leningradskoy oblasti na period do 2025 goda* [The concept of the socio-economic development of the Leningrad region to 2025], 2013.
9. Kropinova, Ye. G., Zaitseva, N. A. 2015, Razrabotka scenariy razvitiya turizma v Kaliningradskoy oblasti do 2030 goda [Development scenarios for the development of tourism in the Kaliningrad region until 2030], *Regionalnye issledovaniya* [Regional research], no. 4 (50), p. 126—131.
10. Mezhevich, N., Zhuk, N. 2013, Cross-border Specialization of Interregional Interaction: Applying New Assessment Methods, *Balt. Reg.*, no. 1 (15), p. 27—36. DOI: 10.5922/2079-8555-2013-1-3.
11. Shafer, E. 2013, *Ot Pillau do Baltijska: istoriya samogo zapadnogo goroda Rossii* [From Pillau to Baltisk; the history of the western city of Russia], available at: <http://kgd.ru/news/analytics/item/29005-ot-pillau-do-baltiyska-istoriya-samogo-zapadnogo-goroda-rossii> (accessed 22.01.2016).
12. *The official website of the Federal State Statistics Service*, 2015, available at: http://www.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat_main/rosstat/ru/ (accessed 15.11.2015).
13. Sebentsov, A. B., Zotova, M. V. 2013, Geography and economy of the Kaliningrad region: limitations and prospects of development, *Balt. Reg.*, no. 4 (18), p. 113—131. DOI: 10.5922/2079-8555-2013-4-8.
14. Stepanova, S. V. 2014, Cross-border tourism in the Russian Northwest: general trends and features of development, *Balt. Reg.*, no 3 (21), p. 109—121. DOI: 10.5922/2074-9848-2014-3-10.
15. Stepanova, S. V. 2015, Development of tourist infrastructure in the northern border regions of Russia, *Problems of territory's development*, no. 6 (810), p. 214—225.
16. Stepanova, S. V. 2012, Turizm kak perspektivnoye napravleniye razvitiya territorii severnogo I severo-zapadnogo Priladozh'ya: retrospektivnyy obzor [Tourism as a perspective direction of development of the territory of the northern and north-western Ladoga region: a retrospective review], *Materialy III Vserossiyskoy letney shkoly molodykh issledovateley evolucionnoy I institucionalnoy ekonomiki* [Proceedings of the III All-Russian summer school for young researchers of evolutionary and institutional economics], Petrozavodsk, T. 1, p. 264. P. 208—216.

17. *Strategiya razvitiya turizma v Rossiyskoy Federacii na period do 2020* [Strategy for tourism development of the Russian Federation to 2020], 2014, Rasporyazhenie Pravitelstva Rf ot 31.05.2014 г. N 941-p [Russian federation Government Decree 31.05.2014 г. N 941-p].

18. *Strategiya social'no-jekonomicheskogo razvitija Kaliningradskoy oblasti do 2020 goda* [Strategy for Socio-Economic Development of the Kaliningrad region to 2020], 2012, Postanovlenie Pravitelstva Kaliningradskoy oblasti ot 02.08.2012 г. №583 [Government of the Kaliningrad region of 02.08.2012 г. №583].

19. *Strategiya social'no-jekonomicheskogo razvitija Murmanskoy oblasti do 2020 goda I na period do 2025 goda: postanovlenie Pravitel'stva Murmanskoy oblasti ot 25.12.2013 №768-III/20* [Strategy for Socio-Economic Development of the Murmansk region to 2020 and to 2025: Government of the Murmansk region of 25.12.2013 №768-III/20], 2013.

20. *Strategiya social'no-jekonomicheskogo razvitija Pskovskoy oblasti do 2020 goda* [Strategy for Socio-Economic Development of the Pskov region to 2020] rasporyazhenie Administracii Pskovskoy oblasti ot 16.07.2010 №193-p [resolution of the Administration of the Pskov region on 16.07.2010 №193-p], 2010.

21. *Strategiya social'no-jekonomicheskogo razvitija Respubliki Karelija do 2020 goda: postanovlenie Zakonodatel'nogo Sobranija Respubliki Karelija ot 24.06.2010 г. №1755-IV3C* [Strategy for Socio-Economic Development of the Republic of Karelia 2020 (Resolution of the Legislative Assembly of the Republic of Karelia on 24.06.2010 №1755-IV3C)], 2013.

22. *Strategiya social'no-jekonomicheskogo razvitija Severo-Zapadnogo federal'nogo okruga na period do 2020 goda: rasporjazhenie Pravitel'stva RF ot 18.11.2011 г. №2074-r* [Strategy for Socio-Economic Development of the North-West Federal District for the period up to 2020: Russian Federation Government Decree 18.11.2011г. №2074-p], 2011.

23. Turistskie marshruty SSSR [Tourist tours of UUUR], *Wikipedia*, available at: <https://ru.wikipedia.org/wiki/> (accessed 11.02.2016).

24. *Upravlenie turizmom v regione. Opyt realizacii Ctrategii Respubliki Karelia* [Regional tourism management. Practice of the Strategy of the Republic of Karelia], 2008, Petrozavodsk, p. 227.

25. *Razvitie vnutrennego i v'ezdnogo turizma v Rossiyskoy Federacii (2011—2018 gody)* [The development of domestic tourism in the Russian Federation (2011—2018)], 2011, Postanovlenie Pravitelstva RF ot 02.08.2011 г. №644 [Russian Federation Government Decree on 02.08.2011 г. №644].

26. Fedorov, G., Gorodkov, M., Zhukovsky, I. 2011, The role of the Kaliningrad region in the development of Russian-German relations, *Balt. Reg.*, no. 4 (10). p. 33—39. DOI: 10.5922/2079-8555-2011-4-4.

About the author

Svetlana Stepanova, Research Fellow, Department of Regional Economic Policy, the Institute of Economics, Karelian Research Centre of the Russian Academy of Sciences.

E-mail: svkorka@mail.ru

To cite this article:

Stepanova S. 2016, The Role of Tourism in the Development of Russia's Northwestern Border Regions // *Baltijskij region*, Vol. 8, no. 3, p. 147—163. doi: 10.5922/2074-9848-2016-3-9.

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 или 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/ 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 (*приблизительно 1500 знаков*), 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 (*не более 25 источников*);

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).

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»).

Научное издание

БАЛТИЙСКИЙ РЕГИОН
2016
Том 8
№ 3

Редактор *Л. Г. Ванцева*
Корректор *Е. В. Владимирова*
Компьютерная верстка *Г. И. Винокуровой*

Подписано в печать 21.09.2016 г.
Формат 70×108 ¹/₁₆. Усл. печ. л. 14,5
Тираж 1000 экз. (1-й завод 59 экз.). Заказ 162

Издательство Балтийского федерального университета им. Иммануила Канта
236022, г. Калининград, ул. Гайдара, 6

