

ISSN 2074-9848  
e-ISSN 2310-0532



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

**2018**

**Том 10**

**№ 2**

Калининград  
Издательство  
Балтийского федерального университета имени Иммануила Канта  
2018

БАЛТИЙСКИЙ  
РЕГИОН  
2018  
Том 10  
№ 2

Редакционная коллегия

Калининград :  
Изд-во БФУ  
им. И. Канта, 2018.  
136 с.

Журнал основан  
в 2009 году

Периодичность:  
ежеквартально  
на русском  
и английском языках

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

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

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

Точка зрения авторов  
может не совпадать  
с позицией  
учредителей

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

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

# СОДЕРЖАНИЕ



## **Экономика**

*Шаститко А. Е., Курдин А. А.* Функциональное и инструментальное в определении рынка: лаборатория естественных экспериментов на Балтике..... 4

*Гареев Т. Р.* Платформенные рынки: место в теории развития мезоэкономических систем и вызов пространственным исследованиям ..... 26

## **Экономическая география**

*Дружинин А. Г., Дун Я.* «Один пояс — один путь»: возможности для регионов западного побережья России ..... 39

*Михайлов А. С., Михайлова А. А.* Проблема эквивокальности в идентификации границ кластера: на примере кластеров стран Балтии..... 56

## **Вопросы пространственного планирования**

*Бакланов П. Я.* Морское пространственное планирование: теоретические аспекты 76

*Чистобаев А. И., Федулова С. И.* Опыт пространственного планирования в Европейском союзе и возможности его использования в России..... 86

*Пальмовский Т., Тарковский М.* Сотрудничество стран региона Балтийского моря в области морского пространственного планирования ..... 100

*Гуменюк И. С., Студжиницки Т.* Транспортные связи и перспективы их развития между приграничными воеводствами Республики Польша и Калининградской областью Российской Федерации..... 114



## ФУНКЦИОНАЛЬНОЕ И ИНСТРУМЕНТАЛЬНОЕ В ОПРЕДЕЛЕНИИ РЫНКА: ЛАБОРАТОРИЯ ЕСТЕСТВЕННЫХ ЭКСПЕРИМЕНТОВ НА БАЛТИКЕ

А. Е. Шаститко<sup>1, 2</sup>

А. А. Курдин<sup>1, 2</sup>



*Реформирование сферы естественных монополий предполагает четкое разграничение между теми сферами их деятельности, в которых развитие рыночных механизмов целесообразно с точки зрения общественного благосостояния, и теми, где баланс выгод и издержек при переходе к рыночным механизмам оказывается отрицательным. В статье объяснена сложность подбора оптимального механизма управления транзакциями в рамках отраслей в целом. На основе применения инструментария экономической теории транзакционных издержек показано, что, наряду с вопросами определения границ рынка, положения и поведения на нем компании — объекта антимонопольного регулирования, в ряде случаев необходимо проверить гипотезу о существовании рынка как особого механизма организации взаимодействия между участниками хозяйственного оборота. В частности, такие характеристики транзакций, как специфичность активов, неопределенность транзакций и их повторяемость, могут быть использованы в качестве оснований для отказа от применения механизма цен. На основе эвристических моделей Уильямсона можно сделать вывод: если деятельность осуществляется в условиях высокой степени специфичности активов, а также характеризуется высокой степенью неопределенности экономической конъюнктуры и повторяемости (регулярности), способ организации такой деятельности не позволяет минимизировать транзакционные издержки посредством применения механизма цен ни в полном, ни в усеченном виде (с использованием гибридных институциональных соглашений) по причине чрезмерных рисков и связанных с ними более высоких транзакционных издержек. Более эффективным в этом случае является взаимодействие внутри группы лиц с контролем (в рамках одного хозяйствующего субъекта).*

*Для сравнительного анализа практической реализации институциональных альтернатив проведено исследование механизмов управления транзакциями в газотранспортной отрасли. Основным объектом рассмотрения стала ситуация, обусловленная строительством в Балтийском регионе двух связанных магистральных трубопроводов — «Северный поток» и OPAL, — в которой нашли отражение разные способы выстраивания транзакций по поводу транспор-*

---

<sup>1</sup> Московский государственный университет им. М.В. Ломоносова, 119991, Россия, Москва, ул. Ленинские Горы, 1, стр. 46.

<sup>2</sup> Российская академия народного хозяйства и государственной службы при Президенте РФ, 119571, Москва, просп. Вернадского, 82, стр. 1.

Поступила в редакцию 25.02.2018 г.

doi: 10.5922/2079-8555-2018-2-1

© Шаститко А. Е., Курдин А. А., 2018

*тировки газа трубопроводами. По итогам сопоставления используемых стратегий сделан вывод о необходимости учитывать свойства трансакции, что позволяет выбрать наилучшую из доступных структурных альтернатив и избежать ошибок при выборе механизма управления трансакциями.*

**Ключевые слова:** рынок, трансакции, механизмы управления трансакциями, иерархия, газ, трубопроводы

## Введение

На стыке академического и политического, экономического и правового дискурсов несложно спутать смыслы, когда они разные, а слово одно, и это именно то слово, от которого нельзя отказаться. Данное слово — рынок. Переход от функционального определения рынка к инструментальному и наоборот сопряжен не только с возможными последствиями на уровне представлений о происходящем в хозяйственной практике, но и с нормативными выводами, которые, в свою очередь, связаны с принятием бизнес-решений, а также решений в порядке применения действующих норм законодательства. Напомним, что функциональное от инструментального в экономических исследованиях отличается тем, что во втором случае фиксируется подход к исследованию безотносительно специфики контекста (во времени и в пространстве). В частности, инструментальная рациональность предполагает исследование принимаемых индивидами решений в терминах максимизирующего поведения вне зависимости от того, является ли оно таковым на самом деле. Главное — объясняющая (предсказательная) сила такого подхода. Инструментальный подход к анализу отношений между участниками экономических обменов может быть представлен в терминах контрактов, даже если сами участники не имели в виду обсуждать их условия и тем более заключать такого рода соглашения (яркий пример — имплицитные контракты). Соответственно, инструментальный подход к исследованию рынка может выглядеть как представление практически любого взаимодействия между экономическими субъектами как рыночного с выявлением соответствующих цен и определением количеств. В свою очередь, функционализм в подходе к исследованию поведения в терминах рациональности, а также к взаимодействию в терминах контрактов и рынка требует ослабления предпосылки как об отсутствии де-факто структурных альтернатив организации экономических обменов (далее — механизмов управления трансакциями), так и об отсутствии необходимых для целей позитивного анализа характеристик контрактов как имеющих юридическую силу или по крайней мере рефлексированных соответствующим образом их участниками. Функциональный подход к исследованию рынка как способа организации взаимодействия между экономическими субъектами допускает не только сравнительный анализ с другими альтернативами, но и установление факта отсутствия рынка несмотря на наличие таких внешних его атрибутов, как соответствующая деятельность, трансакции и связи между разными юридическими лицами.

Цель данной работы — определить основания и возможные следствия вывода об отсутствии рынка как механизма взаимодействия участников отдельных трансакций, даже если в рамках этих трансакций осуществляется деятельность, связанная с производством и передачей продукта, и даже если эта передача происходит от одного юридического лица другому.

В первом разделе мы более подробно рассмотрим постановку проблемы с учетом имеющейся литературы. Во втором разделе представим теоретическую интерпретацию, которая позволила бы дать объяснение, необходимое для

уточнения границ применения норм антимонопольного законодательства. В третьем разделе будет рассмотрена ситуация масштабных споров между корпорациями и/или государственными органами, в которой на первый план выходит именно вопрос о корректной интерпретации отношений между участниками, то есть о том, можно ли интерпретировать их отношения как рыночные. В заключении мы формулируем выводы об обоснованности вмешательства антимонопольных органов в отношения хозяйствующих субъектов в зависимости от фактически используемого ими механизма управления трансакциями. Эта проблема не ограничивается локальными «вырожденными» случаями, но имеет широкое «предметное поле», прежде всего тогда, когда речь идет об отношениях в сферах деятельности естественных монополий в условиях их продолжающегося реформирования и неполноты нормативного регулирования.

## 1. Постановка проблемы

Реформирование системы естественных монополий требует четкого разграничения между теми сферами деятельности естественных монополий, в которых развитие рыночных механизмов целесообразно с точки зрения общественного благосостояния, и теми, где баланс выгод и издержек при переходе к рыночным механизмам оказывается отрицательным. Принятие решения осложняется тем, что наиболее эффективный механизм управления трансакциями с точки зрения экономической теории надо определять не для отрасли в целом и даже не для обращения отдельных товаров или услуг, а для особого набора трансакций применительно к определенным обстоятельствам места и времени, условия которых существенно отличаются [1, р. 45, 105].

Иллюстрацией сложности подбора оптимального механизма управления трансакциями в рамках отраслей в целом является существование смешанных режимов. Например, в российской электроэнергетике сохраняются так называемые неценовые зоны, «где по технологическим причинам организация рыночных отношений в электроэнергетике пока невозможна» [2]. Рыночный механизм управления трансакциями между производителями и потребителями электроэнергии — механизм цен — в этой ситуации фактически заменяется трехсторонним механизмом управления по О. Уильямсону [3, р. 79], где третьей стороной становится государственный регулятор. Именно он решает наиболее серьезные спорные вопросы (в первую очередь о тарифах) и задает общие рамки взаимодействия в отрасли. На рынке транспортировки нефтепродуктов также применяется государственное регулирование тарифов на транспортировку по трубопроводам, но по итогам анализа рынка в октябре 2016 года ФАС России рекомендовала отказаться от этого регулирования для трансформации сферы естественной монополии в состояние конкурентного рынка [4]. При этом предполагается сохранение ПАО «Транснефть» в реестре субъектов естественной монополии и продолжение контроля ее деятельности со стороны ФАС России, так как компания считается доминирующим хозяйствующим субъектом на этом рынке (вне зависимости от доли). Здесь возможен постепенный переход от трехстороннего механизма управления трансакциями к рыночному (механизму цен), если предлагаемое решение ФАС будет принято и сама ФАС откажется от деятельного вмешательства в ценообразование.

Сфера добычи, транспортировки и распределения природного газа, рассмотренная далее в этой статье, представляет собой, пожалуй, зону наиболее резонансных вопросов по подбору оптимального механизма управления трансакциями как в России, так и за рубежом, в частности в ЕС.



Одним из наиболее проблемных аспектов функционирования крупных компаний в России, в том числе компаний, действующих в естественно-монопольных сферах, с точки зрения характеристик регуляторной компоненты среды ведения бизнеса является антитраст. Для рассмотрения дел о возможном злоупотреблении доминирующим положением обычно (за исключением деятельности как раз субъектов естественных монополий) характерно обсуждение трех групп вопросов, которые одновременно можно рассматривать как условные линии защиты интересов компании с применением инструментария экономического анализа: 1) определение границ рынка, на котором действует хозяйствующий субъект (географических и продуктовых); 2) определение положения хозяйствующего субъекта на данном рынке (доминирует ли, и если да, то как — индивидуально или коллективно); 3) оценка действий хозяйствующего субъекта с точки зрения последствий (злоупотребляет ли доминирующим положением, и если да, то в чем именно состоит это злоупотребление), в том числе последствий для конечного потребителя.

Для субъекта естественной монополии по этим вопросам на первый взгляд возникает дилемма.

Либо устанавливается, что в спорном случае он ведет деятельность на рынке, который признан естественно-монопольным, и тогда — по российскому законодательству — его положение автоматически квалифицируется как доминирующее в соответствии с п. 5 ст. 5 российского закона «О защите конкуренции», а актуальность для него сохраняет лишь третья группа вопросов. Фактически в этом случае происходит установление трехстороннего механизма управления транзакциями при посредничестве государства, и для этой ситуации предусмотрены особенности антимонопольной политики.

Либо оказывается, что в спорном случае этот субъект вел деятельность не на естественно-монопольном рынке, и тогда позиция антимонопольных органов в его отношении должна соответствовать позиции в отношении обычных компаний. В таком случае антимонопольный орган должен исходить из стандартных принципов работы, то есть контролировать эффективную работу рыночного механизма управления транзакциями. Еще один особый случай возникает при существовании двусторонней монополии, если участники с обеих сторон рынка не являются естественными монополиями и нет других оснований для вмешательства регулятора. В данной ситуации вероятно применение двустороннего механизма управления транзакциями, если регулятор действительно дистанцируется от взаимоотношений участников. Более подробно эта ситуация рассмотрена в [5].

Тем не менее во всех этих случаях присутствуют автономные стороны транзакции, передающие друг другу права, а следовательно, есть основания говорить о товарном рынке с точки зрения антимонопольной политики (пусть даже отношения не всегда соответствуют рыночному механизму управления транзакциями).

Вместе с тем такое представление не учитывает еще одну возможность для компании, добросовестно ведущей свой бизнес, защитить свои законные интересы — поставив под сомнение синонимичность концепций, которые, безусловно, могут казаться довольно близкими: деятельность по производству и передаче продукта от одного юридического лица другому, с одной стороны, и продажа товара — с другой.

Указанная возможность подразумевает наличие иерархического механизма управления транзакциями, который вполне может быть более эффективен по сравнению с рассмотренными выше механизмами, но при этом вовсе не предусматривает автономии сторон и является воплощением вертикальной интеграции в рамках единой экономической фирмы. Это исключает интерпре-

тацию отношений сторон трансакции в терминах рынка, тем самым выводя такого рода случаи за пределы допустимого множества ситуаций, в которых инструменты антимонопольной политики должны быть применены.

Иными словами, речь идет об основаниях существования рынка как особого механизма организации взаимодействия между участниками экономической деятельности — хозяйствующими субъектами в терминах антимонопольного законодательства. Эту проблему довольно сложно разглядеть через призму существующих норм и привычного инструментария экономического анализа, с которым можно ознакомиться в учебниках по микроэкономике. Кажется, что любое взаимодействие может быть интерпретировано как рыночное, даже если нет ключевого элемента функционирования рынка — цены. Напомним, что даже наличие цены само по себе еще не указывает на наличие рынка. Одним из примеров может служить трансфертное ценообразование.

Однако экономическая теория трансакционных издержек, одним из ключевых элементов которой является сравнительный анализ дискретных структурных альтернатив организации трансакций, открывает новые возможности как с точки зрения обобщения к экономическому анализу нестандартных ситуаций в целях применения антимонопольного законодательства, так и с точки зрения улучшения баланса ошибок первого и второго рода в правоприменении [6; 7] с учетом доступных альтернатив [8] в том числе в сфере защиты конкуренции [9]. Вот почему в следующем разделе будет изложен адаптированный под задачи исследования инструментарий теории трансакционных издержек.

## 2. Теория вопроса

Одно из важнейших условий повышения качества правоприменения в сфере защиты конкуренции на товарных рынках — обеспечение стандартов экономического анализа, позволяющее интерпретировать как результаты собственно применения экономического анализа, так и ситуации, в которых применяются антимонопольное законодательство [10]. В значительной степени это обусловлено оценочностью основных рабочих норм конкурентного права, применение которых требует установления фактов на основе релевантных концепций, в том числе из различных исследовательских направлений в экономической теории. В числе таких направлений одно из перспективных — теория трансакционных издержек.

Экономическая теория трансакционных издержек, которую не стоит отождествлять с новой институциональной экономической теорией (о чем более подробно см.: [11]), указывает на ряд важных обстоятельств осуществления деятельности — характеристик трансакций, которые должны быть приняты во внимание для того, чтобы сама деятельность и связанные с ней инвестиции, так же как полезные для общества в целом результаты, были не только эффективны, но и вообще возможны: специфичность активов, неопределенность и повторяемость. Прежде чем детально обсуждать указанные характеристики, отметим, что ввиду применения в теории трансакционных издержек двух поведенческих предпосылок — ограниченной рациональности и оппортунизма [1] — на первый план выдвигается зависимость результатов применения институтов организации экономических обменов как от структуры стимулов действующих лиц, так и от их способности адаптироваться (автономно или коллективно) к изменяющимся обстоятельствам.

**1. Степень специфичности активов.** Активы, принося доход собственнику, могут быть использованы разными способами, на основе условий, отраженных в договорах с разными контрагентами. Если переключение с одного способа использования актива на другой, с одного контрагента на другого и





отказ любого из контрагентов от договора не приводят к ощутимым изменениям дохода, есть основания считать, что это актив общего назначения. Строго говоря, этот тезис соответствует фундаментальному принципу, согласно которому в условиях конкурентного равновесия экономическая прибыль равна нулю.

Однако если существует устойчивая (и различимая) разница между доходами от одного из доступных способов использования активов и следующим по доходности альтернативным вариантом, есть основания считать такого рода активы специфическими. Разность между доходом, полученным в договоре с конкретным контрагентом, и наибольшим доходом от договора с альтернативным контрагентом называется квазирентой и является мерилем специфичности используемого актива<sup>1</sup>. Первоначально вслед за Уильямсоном [1] в экономической теории выделяли четыре вида специфических активов, позже данный набор расширился до шести: 1) по местоположению (территориальная специфичность); 2) по физическим характеристикам (специфичность физических активов); 3) по размерам рынка (вовлеченные активы); 4) специфичность знаний и умений (специфичность человеческого капитала); 5) временная специфичность (синхронизированность / жесткость последовательности во времени); 6) специфичность посредством индивидуализации (специфичность бренда капитала) [12, р. 3]. Для целей настоящего исследования потребуются учитывать свойства, связанные с временной специфичностью и специфичностью по местоположению.

*Чем более специфичен, при прочих равных условиях, актив, тем менее эффективно использование для организации деятельности механизма цен и тем, соответственно, меньше оснований считать объект, по поводу которого осуществляется взаимодействие, товаром, а саму сферу взаимодействия сторон — товарным рынком.*

Иллюстрацией данного тезиса является известная эвристическая модель [1], в рамках которой находят отражение условия минимизации транзакционных издержек для различных уровней специфичности активов. Согласно предложенному подходу, нулевая степень специфичности ресурсов, которая соответствует применению в транзакциях активов общего назначения, сопряжена с положительными транзакционными издержками. Однако неспециализированный механизм управления транзакциями, каковым является механизм цен, обеспечивает минимальный уровень транзакционных издержек, тогда как наивысший уровень издержек будет характерен для иерархии (рис. 1). По мере роста специфичности ресурсов растут и транзакционные издержки для всех трех базовых институциональных соглашений — рынка, гибрида и иерархии (экономической фирмы). Но — и этот момент принципиально важен для дальнейшего обсуждения — темп роста транзакционных издержек тем выше, чем ниже их уровень для случая, когда используются активы общего назначения. В результате есть две точки переключения, которые указывают на необходимость перейти по мере роста уровня специфичности активов сначала с механизма цен к гибридным институциональным соглашениям, а затем — к иерархии как ключевой характеристике отношений в рамках экономической фирмы.

---

<sup>1</sup> Здесь стоит специально отметить, что *квазирента* является отнюдь не указанием на рыночную власть участников договоров, а, напротив, индикатором уязвимости доходов каждого из них в том случае, если договорные отношения не предусматривают защиты от оппортунизма контрагентов в условиях неопределенности (подробнее об этом ниже) ввиду отсутствия в них специально разработанных мер контрактной предосторожности.

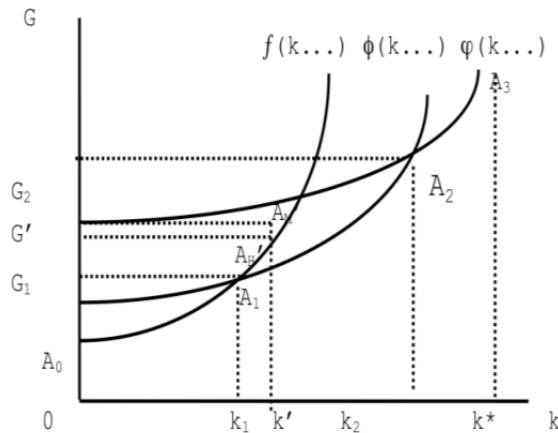


Рис. 1. Условия минимизации транзакционных издержек в условиях изменяющегося уровня специфичности активов:

$k$  — уровень специфичности активов;  $G$  — уровень транзакционных издержек;  
 $f(k...)$  — функция транзакционных издержек для механизма цен;  $\phi(k...)$  — функция транзакционных издержек для гибридного механизма управления транзакциями;  $\psi(k...)$  — функция транзакционных издержек для иерархии как механизма управления транзакциями;  
 $k_1$  и  $k_2$  — уровни специфичности активов для условий переключения, соответственно, с механизма цен на гибридный механизм управления транзакциями и с гибридного на иерархический, которым соответствуют уровни транзакционных издержек  $G_1$  и  $G_2$

Подчеркнем, что высокая степень специфичности активов не означает принципиальной невозможности использования механизма цен. Она делает это использование экономически нецелесообразным именно по причине нарушения базового принципа: избирательного закрепления транзакций за механизмами управления ими в контексте решения задачи минимизации транзакционных издержек.

В оригинальной модели Уильямсона не отображены возможные ситуации, когда фактический уровень транзакционных издержек для некоторого уровня специфичности ресурсов выше потенциального для каждой из структурных альтернатив. Однако на рисунке 1 данный пробел восполнен и продемонстрировано скрытое ограничение, которое необходимо ослабить для того, чтобы последовательно применить принципы сравнительного анализа дискретных структурных альтернатив организации транзакций [13, с. 108; 14, р. 210]. Действие двух факторов — нарушения принципов проектирования институтов на микроуровне (в данном случае — контрактов) и «рыночного фундаментализма» (о природе которого см. также: [7]) — может приводить к тому, что более высокие транзакционные издержки применения механизма цен (или гибрида) не будут препятствием для применения (или, по крайней мере, попыток применения) рыночных механизмов управления транзакциями, несмотря на их экономическую неэффективность.

**2. Степень неопределенности.** Предпринимательская деятельность потому и считается таковой, что осуществляется в условиях неопределенности. Однако принципиально важным является то, каким образом понимать неопределенность и как учесть ее значение при выборе форм экономической организации (механизма управления транзакциями), на что обращают внимание авторы ряда работ [1; 15, р. 14—15]. Три основных способа организации деятельности и, соответственно, взаимодействия между участниками хозяйствен-

ной деятельности — с помощью механизма цен, посредством иерархических отношений и смешанная форма (посредством гибридного институционального соглашения) — предполагают разный механизм приспособления сторон договора к изменениям экономической конъюнктуры и обладают своими сравнительными преимуществами в зависимости от уровня специфичности активов и неопределенности.

Чем выше неопределенность условий, в которых принимаются предпринимательские решения, тем сильнее в условиях высокой степени специфичности активов стимулы к использованию иерархических инструментов управления трансакциями и тем меньше оснований считать актив, в отношении которого осуществляется управление, товаром, а отношения по поводу данного актива — товарным рынком. Единственное исключение — ситуация с активами общего назначения, для которых применение классических контрактов и механизма цен инвариантно по частоте трансакций.

Механизм цен эффективен тогда, когда позволяет участникам рынка адаптироваться к неожиданным изменениям условий их деятельности (вызваны они изменением общих условий обращения товаров на рынке в результате действия внешних факторов или в результате недобросовестного поведения одной из сторон договорных отношений) независимо друг от друга, не вступая в длительные и сложные переговоры. В условиях иерархии (в рамках хозяйствующего субъекта с единым центром контроля) быстрая адаптация также возможна, в отличие от гибридных форм. Почему? Механизм цен наряду с самостоятельностью сторон в принятии решений предполагает минимальную зависимость участников рынка от какого-то конкретного контрагента. Это означает, что в случае необходимости возможно переключение с одного контрагента на другого с минимальными издержками. В свою очередь, любая гибридная форма, допуская сохранение прав сторон на самостоятельное принятие решений, тем не менее требует, чтобы адаптация к изменяющимся обстоятельствам происходила коллективно, без переключения на других контрагентов, а это не всегда возможно. И чем выше неопределенность, тем сильнее значимость способов адаптации к непредвиденным изменениям, включая такое важное измерение предпринимательской деятельности, как время. Зачем тогда использовать гибридные формы (с помощью долгосрочных комплексных договоров с механизмами пролонгации), если возможно воспользоваться механизмом цен? С таким вариантом решения не было бы проблем, если бы не одно «но»: существование зависимости как минимум одной из сторон от поддержания отношений с другой, что обусловлено специфичностью активов. Такого рода односторонняя зависимость создает значительные риски изъятия квазиаренты (дохода от деятельности обладателя прав на специфические активы), но вместе с тем до момента начала такой деятельности (реализации проектов) фактически означает отсутствие или очень слабые стимулы к инвестициям в специфические активы. Иными словами, ожидаемая экспроприация квазиаренты неминуемо ведет к ослаблению стимулов инвестировать в такого рода активы. Соответственно, отсутствие контрактных предосторожностей становится источником относительного снижения общественного благосостояния в силу того, что упускаются возможности для применения специфических ресурсов там, где они более производительны, чем ресурсы общего назначения.

Иллюстрация данных тезисов приведена на рисунке 2, оригинальная версия которого представлена в [1], а уточняющие детали — в [13, с. 106; 14, р. 208].

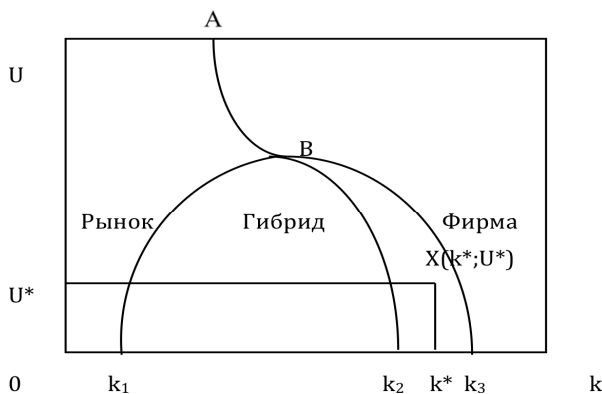


Рис. 2. Выбор механизмов управления транзакциями

в условиях различного уровня специфичности и неопределенности:

U — уровень неопределенности; k — уровень специфичности активов; АВ — демаркационная линия между рынком и иерархией для относительно высоких уровней неопределенности;  $k_1B$  — демаркационная линия между рынком и гибридом для относительно невысоких уровней неопределенности и специфичности активов;  $Bk_2$  — демаркационная линия между иерархией и гибридом для случая асимметрии в проектировании двух видов институциональных соглашений;  $Bk_3$  — демаркационная линия между иерархией и гибридом для случая симметрии в проектировании двух видов институциональных соглашений

Вот почему повышение неопределенности и специфичности активов ведет к вытеснению гибридных механизмов и более широкому применению механизмов цен или организации деятельности в форме иерархии. Это связано с тем, что транзакционные издержки повторных переговоров, вероятность которых повышается в условиях высокой неопределенности, растут в случае применения гибридных форм наиболее быстрыми темпами. В терминах антимонопольного законодательства это означало бы организацию деятельности в пределах одного хозяйствующего субъекта или в рамках одной группы лиц под единым контролем.

Однако, как и в предыдущем примере, стоит обратить внимание на последствия ошибочного выбора механизма управления транзакциями, когда иерархический принцип организации транзакции признается неприемлемым в пользу гибридного механизма управления транзакциями, в рамках которого есть основания применять антимонопольное законодательство (в силу того, что в данном случае здесь есть возможность ответить на вопросы о том, какова цена и какой товар является предметом взаимодействия сторон).

**3. Повторяемость** транзакций по поводу производства, передачи и переработки продуктов при взаимодействии с одним и тем же контрагентом. Данный фактор сам по себе, возможно, не имел бы значения, если бы не два других — специфичность активов и неопределенность. Более того, в некоторых исследованиях показано, что роль повторяемости (частоты) транзакций объяснена недостаточно отчетливо [16]. Далее мы рассмотрим указанную характеристику транзакций с учетом сделанной оговорки.

Когда речь идет о повторяемости, по сути могут предполагаться сразу несколько аспектов: 1) повторяемость взаимодействия с одним и тем же составом участников (вверх и вниз по технологической цепочке — необязательно покупателей и продавцов); 2) длительность отношений (чем выше повторяемость, тем, при прочих равных условиях, длительнее отношения). В частности, последний аспект очень важен для сложных, капиталоемких проектов с дли-

тельными сроками окупаемости. И в том, и в другом случае возникновение добровольных договорных отношений при условии сохранения самостоятельности сторон затрудняется возможностью предвидения, каким образом будут использоваться специфические активы, а также распределяться результаты между сторонами.

Чем выше повторяемость контрактных отношений с одним и тем же контрагентом, тем ниже экономические стимулы использовать рыночный механизм управления транзакциями, тем меньше оснований рассматривать актив в качестве товара, а отношения, связанные с его использованием, — в качестве товарного рынка.

Подводя предварительные итоги обзора теории транзакционных издержек, отметим, что важно учитывать следующее: *если деятельность осуществляется в условиях высокой степени специфичности активов, а также характеризуется высокой степенью неопределенности экономической конъюнктуры и повторяемости (регулярности), способ организации такой деятельности не позволяет минимизировать транзакционные издержки посредством применения механизма цен ни в полном, ни в усеченном виде (с использованием гибридных институциональных соглашений) по причине чрезмерных рисков и связанных с ними более высоких транзакционных издержек. Более эффективным в таком случае будет взаимодействие внутри группы лиц с контролем (в рамках одного хозяйствующего субъекта).*

Применение иерархии как механизма управления транзакциями повышает возможности для коллективной адаптации к изменяющимся обстоятельствам потому, что конечные права, являющиеся одним из элементов перечня Оноре [17], выступают важным сигналом о том, кому принадлежит тот или иной ресурс, актив [18]. В свою очередь, востребованным данное правомочие оказывается тогда, когда в неполных контрактах, часть из которых крайне проблематично сделать полными даже *ex post* [19], *ex ante* нет ответа на вопрос о том, какие действия должны совершить стороны в условиях ограниченного времени, отведенного на адаптацию (временная специфичность) к изменяющимся обстоятельствам.

### 3. Газопроводы: анализ ситуации

Деятельность по передаче природного газа трубопроводами может осуществляться посредством использования различных механизмов управления транзакциями, включая механизмы как общего назначения, так и специализированные<sup>2</sup>. Поскольку в ядре первого лежит механизм цен, в силу специфики деятельности по прокачке газа по трубопроводам его использование без корректировок со стороны государства является большой редкостью даже при условии, что строительство трубопроводов изначально допускало множество продавцов газа и множество покупателей. В данном разделе рассмотрены две ситуации, одна из которых позволяет зафиксировать исторический контекст развития системы транспортировки и распределения газа, а другая — складывающиеся в современных условиях подходы к выбору механизма управления транзакциями в ситуациях, когда трубопровод как актив характеризуется экс-

<sup>2</sup> Механизм общего назначения предполагает, что условия использования актива для любого контрагента, который не является его владельцем, универсальны. Разновидность механизма общего назначения — использование условий, предписанных государственным регулированием. Специализированный механизм означает, что условия использования актива определяются отдельно по результатам переговоров с каждым контрагентом.

тремальным уровнем специфичности и при этом используется в транзакциях, отличающихся высокой степенью повторяемости (непрерывностью) и довольно высокой неопределенностью.

*Мировой опыт регулирования доступа к системам транспортировки и распределения газа: экономическая ограниченность рыночных транзакций*

В разных странах условия использования газопроводов различны. В данном кратком обзоре мы хотим показать, что использование газопроводов на основе гибридных механизмов управления транзакциями приносит тем лучшие результаты и используется тем шире, чем ниже специфичность входящих в систему газопроводов участков. Однако даже в самых развитых системах доступа к газопроводам независимых участников — в США и Великобритании — законодательные системы учитывают невозможность использования рынка в чистом виде, что находит отражение в применении комплексных регуляторных требований.

В США непростая история регулирования газового рынка насчитывает уже 80 лет. В 1938 году Федеральная комиссия по энергетике (Federal Power Commission (FPC), впоследствии Federal Energy Regulatory Commission (FERC)) получила право регулировать цены на услуги транспортировки газа по магистральным газопроводам, чтобы их собственники не злоупотребляли рыночной властью за счет владения инфраструктурой. Но в условиях вертикальной интеграции добывающих и транспортных компаний либо сговоров между такими компаниями злоупотребления могли теперь происходить за счет завышения оптовых цен на газ «на входе» в трубопровод. Тогда с середины 1950-х годов FPC начала вмешиваться в организацию смежных транзакций и регулировать оптовые цены на газ. Однако и этот американский опыт оказался неудачным: регулирование цен для каждого месторождения было слишком затратным, а цены — невыгодными для производителей, так что США столкнулись с дефицитом газа. На новом этапе реформ регулирование оптовых цен на газ было отменено в 1989—1993 годах [20]. В то же время регулирование услуг газопроводов сохранилось, хотя и было модифицировано в связи с принятием в 1992 году Приказа № 636<sup>3</sup>. Этот документ обязал все компании, владеющие газопроводами, обеспечивающими транспортировку между штатами, реструктурировать свою деятельность путем отделения нерегулируемой деятельности по продаже газа от регулируемой деятельности по транспортировке, то есть после ноября 1993 года компании могли заниматься только транспортировкой газа потребителям. Все межштатные газопроводы регулируются FERC<sup>4</sup>. FERC осуществляет контроль деятельности компаний, занимающихся транспортировкой газа, а именно — устанавливает тарифы (при наличии отдельных механизмов гибкости по усмотрению субъектов регулирования) на предоставляемые услуги, условия доступа, а также занимается рассмотрением заявок на расширение существующих мощностей или строительство новых. Внутри каждого штата транспортировка газа регулируется органами штата. Таким образом, даже через несколько десятилетий после старта реформы по отделению передачи газа по газопроводам как естественно-монопольного вида деятельности от добычи и продажи как конкурентных видов деятельности сохраняется необходимость применения регулирования для компенсации несостоятельности рыночного механизма.

<sup>3</sup> *Restructuring of Pipeline Services* : Order № 636. URL: <http://www.ferc.gov/legal/maj-ord-reg/land-docs/restruct.asp> (дата обращения: 13.02.2018).

<sup>4</sup> *U.S. Energy Information Administration*. URL: [http://www.eia.gov/pub/oil\\_gas/natural\\_gas/analysis\\_publications/ngpipeline/fullversion.pdf](http://www.eia.gov/pub/oil_gas/natural_gas/analysis_publications/ngpipeline/fullversion.pdf) (дата обращения: 13.02.2018).

Интересными особенностями обладает система транспортировки газа в Австралии: существуют принципиальные отличия между системами в штате Виктория (market carriage) и за его пределами (contract carriage). В первом случае владельцы газопроводов предоставляют доступ к мощностям независимому рыночному оператору (The Australian Energy Market Operator), который занимается распределением мощностей. Как и в системах регулируемого доступа к газотранспортным мощностям, представительство государства — по замыслу — гарантирует отсутствие (или, в крайнем случае, действенное ограничение) оппортунизма в договорах между участниками рынка. Во втором случае, за пределами штата Виктория, поставщики газа заключают с операторами газопроводов двусторонние соглашения, в которых специфицируется максимальный дневной объем транспортировки газа на основе прописанных условий. Решение о регулировании либо отказе от регулирования конкретного газопровода принимается Национальным советом по конкуренции (the National Competition Council) на основе оценки уровня конкуренции. Регулирование может быть как полным (full regulation), для чего ценовые и неценовые условия доступа к газопроводу должны соответствовать Рекомендации по организации доступа (Access arrangement guideline) и быть одобренными регулятором, так и неполным (light regulation), когда оператор самостоятельно устанавливает тарифы и публикует их на своем сайте. Газопровод может быть признан нерегулируемым (uncovered), если он обладает ограниченной рыночной властью [21]. Для такого типа газопроводов доступ третьей стороны определяется с помощью двустороннего соглашения об условиях доступа (gas transportation agreement, GTA). Однако это практически единственный пример, когда условия договора об использовании газотранспортных мощностей не регулируются государством, причем происходит это в условиях снижения специфичности благодаря возможности выбора контрагентов как на стороне владельцев газопроводов, так и на стороне покупателей.

В Великобритании деятельность в газовой отрасли до 1980-х годов в основном осуществлялась в рамках одной вертикально интегрированной структуры — British Gas. В процессе реформирования был объявлен доступ к газопроводу для третьих сторон, а British Gas приватизирован при сохранении вертикальной интеграции. Но реформа оставалась незавершенной: де-факто допуск посторонних компаний в трубопроводную сеть не производился на приемлемых для них условиях, то есть рынок транспортных услуг не заработал до тех пор, пока опять-таки не было произведено разделение сфер деятельности с выделением естественно-монопольного сегмента в отдельную, регулируемую государством компанию. Сейчас компания National Grid Gas является владельцем и оператором системы газопроводов в стране (the National Transmission System, NTS), осуществляя транспортировку газа на распределительные сети или напрямую на электростанции и крупным промышленным потребителям<sup>5</sup>. Роль National Grid Gas заключается в поддержании баланса спроса и предложения через систему торгов на рынке (On The Day Commodity Market). Регулирование отрасли осуществляет Бюро рынков газа и электроэнергии (Office of Gas and Electricity Markets, Ofgem), основной задачей которого является поддержание конкуренции и регулирование деятельности монополий в данных отраслях. В частности, начиная с апреля 2013 года Ofgem устанавливает на основе модели RIO-T1 ценовое регулирование (price control) деятельности National Grid Gas<sup>6</sup>. Помимо национального опера-

<sup>5</sup> National Grid UK. URL: <https://www.nationalgrid.com/uk/about-grid/our-role-industry/about-gas> (дата обращения: 13.02.2018).

<sup>6</sup> Ofgem. URL: <https://www.ofgem.gov.uk/gas/transmission-networks/network-price-controls> (дата обращения: 13.02.2018).

тора, осуществляющего в российском понимании транспортировку по системе магистральных газопроводов, на британском рынке транспортировки газа функционируют независимые компании, обеспечивающие распределение (GTC Pipelines, Independent pipelines, ES Pipelines, Energetics, Fulcrum Pipelines, Indigo Pipelines Limited<sup>7</sup>), установление тарифов которыми также регулируется OFGEM.

Политика ЕС по регулированию транспортировки газа переживает период трансформации на протяжении последних 25—30 лет и в целом следует принципам, реализуемым США, которые предполагают выделение регулируемого транспортного сектора, подразумевающего, что газотранспортные услуги должны предоставляться на рынке, но при довольно серьезном вмешательстве регулятора. В ряде стран система передачи газа находится также в частной собственности, однако число операторов на европейском пространстве достаточно велико. В газовом секторе ЕС регулированию подвержены только передача и распределение газа. Транспортные компании обязаны проходить сертификацию в части выполнения требований о вертикальном разделении и предоставлять недискриминационный доступ третьим сторонам на основе ряда регулирующих норм (сетевых кодексов) в соответствии с так называемой Третьей газовой директивой ЕС (EU Directive 2009/73/EC). В целом доступ к сетям передачи и распределения газа регулируется на основе стандартных условий доступа и тарифов, а доступ к газопроводам, не относящимся к сети общего пользования, устанавливается на основе соглашения о доступе третьей стороны (negotiated third-party access) с возможными исключениями для обеспечения непрерывности деятельности.

Таким образом, можно сделать вывод о том, что механизмы управления транзакциями в международной практике поставок газа отражают проблемы, возникающие в условиях долгосрочных инвестиций с высоким уровнем специфичности. В подавляющем большинстве стран условия доступа к газотранспортной системе являются регулируемыми, на двусторонней основе они разрабатываются относительно редко, при условии более низкой специфичности (когда значительно больше число как поставщиков, так и пользователей).

*Выбор механизмов управления транзакциями в свете требований  
Третьего энергопакета ЕС: поставка российского газа через Балтику*

Наиболее масштабным примером перестройки механизмов координации в газовой отрасли за последние годы можно считать либерализацию данной отрасли в Европе. Ключевыми актами стали принятые в рамках так называемого Третьего энергопакета в 2009 году Третья газовая директива и Регламент 715, хотя процесс реформирования стартовал еще в начале 1990-х годов на фоне аналогичных реформ в США. Эти документы предусматривают возможность альтернативных механизмов управления транзакциями относительно услуг по транспортировке газа между предприятиями, которые добывают и продают газ, и собственно операторами газопроводов. В документах предусмотрены три альтернативы: полное разделение (ownership unbundling, OU), независимый системный оператор (Independent System Operator, ISO) и независимый транспортный оператор (Independent Transmission Operator, ИТО) [22]. В первом случае у двух компаний должны быть разные собственники, что подразумевает их фактическую автономию, во втором и третьем случаях транспортные активы могут оставаться в собственности газовых компаний, но при вари-

<sup>7</sup> Более подробную информацию о независимых поставщиках газа можно найти на сайте Ассоциации независимых поставщиков газа: AIGT. URL: <http://www.aigt.org.uk/companies.asp> (дата обращения: 13.02.2018).



анте ISO управление мощностями передается специальной независимой организацией, при варианте ИТО управление может оставаться в руках вертикально интегрированной компании при условии операционного и финансового разграничения структурных подразделений, включая отдельный учет доходов и расходов по видам деятельности. В двух последних вариантах предполагается жесткий контроль со стороны Еврокомиссии в целях обеспечения добросовестного, недискриминационного управления газопроводами.

В терминах механизмов управления транзакциями, которые были подробно рассмотрены в предыдущем разделе, это означает, что европейские законодатели попытались заменить действовавшие ранее иерархические механизмы управления транзакциями между газовой компанией и оператором газопровода совокупностью рыночных механизмов (при продаже части мощностей независимым участникам путем проведения аукционов, особенно при заключении краткосрочных контрактов), двусторонних механизмов (при заключении длительных контрактов с независимыми участниками рынка на основе результатов аукционов или других механизмов) и трехсторонних механизмов (при заключении операторами газопроводов контрактов с их же собственниками при условии жесткого контроля Еврокомиссии в рамках механизмов ИТО / ISO).

Одной из наиболее серьезных проблем, возникших в рамках применения новых механизмов управления транзакциями при транспортировке газа, стал конфликт вокруг использования газопровода «Северный поток» (Nord Stream) и его сухопутных продолжений.

Nord Stream — морской газопровод из России в Германию по дну Балтийского моря мощностью 55 млрд м<sup>3</sup> в год (две нитки по 27,5 млрд м<sup>3</sup> каждая). Газопроводом владеет консорциум, включивший основные заинтересованные стороны: «Газпром» (собственник контрольного пакета проекта) и ряд европейских газовых компаний (немецкие Wintershall и E. ON, голландская Gasunie и французская Engie). Строительство газопровода было обусловлено сочетанием двух причин: во-первых, необходимостью обеспечить достаточный объем газотранспортных мощностей в страны Северо-Западной и Центральной Европы с учетом возможного роста потребности в импорте и износа действующих газопроводов, во-вторых, потребностью в диверсификации маршрутов поставки газа из России с учетом существующих рисков во взаимоотношениях с транзитными государствами.

Экономическая обоснованность или, в более широком смысле, рациональность принятого решения для сторон проекта, их государств и эффекты проекта для газового рынка были предметом активных обсуждений на протяжении последнего десятилетия. Последнее обострение дискуссий связано с планируемым строительством еще одного аналогичного газопровода, Nord Stream 2, примерно по тому же маршруту.

Значительная часть исследований, затрагивающих Nord Stream, посвящена более масштабному предмету — энергетическим отношениям России и ЕС, так что собственно Nord Stream фигурирует лишь как один из элементов «большой игры» по обеспечению энергетической безопасности обеих сторон в условиях высокой взаимозависимости. Так, в работе [23] на основе теоретико-игрового моделирования альтернативных газотранспортных проектов Nord Stream определяется как наиболее ценный проект с точки зрения стратегических инвестиций, существенно повышающий переговорную силу российской и немецкой сторон в общеевропейском контексте и снижающий переговорную силу других участников. К подобным выводам на базе сходного по методике анализа других альтернатив ранее пришли и авторы работы [24]. Эти исследования хотя и не имеют прямого отношения к обсуждению механизмов управления

транзакциями в рамках Nord Stream, тем не менее подтверждают высокий уровень специфичности проекта и связанных активов: весь проект получает особую ценность не как средство транспортировки газа вообще, а как средство транспортировки именно с участием двух конкретных сторон транзакции.

В этом же направлении действуют результаты исследования [25], показывающие асимметричность воздействия Nord Stream на транзитные риски различных государств ЕС, что еще раз свидетельствует о высокой специфичности актива. При этом наличие регулятора, который должен агрегировать позиции разных заинтересованных сторон в Европе, порождает еще один интересный аспект проблемы выбора механизма управления транзакциями: вполне возможно, что регулятор, вмешивающийся как третья сторона в управление транзакциями, вовсе не заинтересован в эффективном осуществлении транзакций, а может их даже саботировать. Но в настоящей статье мы оставляем данный аспект за скобками и предполагаем, что регулятор не проявляет оппортунистического поведения. Заметим, что последний термин не имеет негативной коннотации: речь идет о том, что в условиях сосуществования принципиально разных подходов к энергетической безопасности Европы, и в частности Балтийского региона (подробнее см.: [26—29]), европейским регуляторам приходится прибегать, образно выражаясь, к смешанным стратегиям при проектировании институтов в сфере энергобезопасности и реализации механизмов принуждения.

Еще одно направление исследований связано с правовым регулированием сооружения и функционирования газопроводной системы с подводной частью, то есть, фактически, прав третьих сторон на вмешательство в управление транзакциями с юридической точки зрения. В частности, исследования [30; 31] подтверждают, что в рамках существующей международной институциональной среды прибрежные государства и ЕС в целом имеют весьма ограниченные права на участие в регулировании Nord Stream, и эти права касаются ограничений в сфере прокладки газопровода, а не непосредственно транзакций по оказанию газотранспортных услуг. Но это означает, что участникам проекта приходится сталкиваться с разной институциональной средой, а следовательно, и с негармонизированными ограничениями выбора механизма управления транзакциями в разных частях (морской и сухопутной) одной газотранспортной системы.

Анализ непосредственно механизмов управления транзакциями по транспортировке газа через Nord Stream и его продолжения с точки зрения теории транзакционных издержек в исследованиях практически не встречается, хотя разработки некоторых специалистов довольно близко к этому подходят. В частности, в работе [32] по транзиту энергоносителей из России подчеркивается, что интерес российского поставщика к строительству Nord Stream именно по морскому маршруту был обусловлен отрицанием потенциальными прибалтийскими участниками проекта любой возможности иерархического взаимодействия и что если бы они были готовы к такому формату, то газопровод прошел бы через их территории. Это вполне соответствует нашей позиции о явной приоритетности иерархического механизма управления транзакциями для услуг по транспортировке газа в рамках рассматриваемого проекта, хотя в [32] автор пользуется иной концепцией иерархии, взятой из теории международных отношений.

В 2011 году, когда Nord Stream был введен в строй, «Газпром» столкнулся именно с проблемой реализации нужного механизма управления транзакциями, на которой мы остановимся подробнее. У него возникла проблема управления сухопутным продолжением Nord Stream — газопроводами OPAL и NEL, начинавшимися в немецком городе Грайфсвальд. Операторами этих двух га-

зопроводов стали компании OPAL Gastransport и NEL Gastransport соответственно. Контроль над обоими операторами фактически принадлежал группе «Газпром», как и газ «Северного потока».

Уровень специфичности для OPAL, NEL и «Северного потока» крайне высок: услуги OPAL и NEL имеют ценность только в том случае, если обеспечены поставки газа из «Северного потока», но и услуги «Северного потока» имеют ценность только при возможности передачи газа в OPAL и NEL. Высокая степень повторяемости транзакций также несомненна: поставки газа должны осуществляться непрерывно, в примерном соответствии с динамикой его потребления для выработки тепла и электричества. Уровень неопределенности в данном случае задается объемами необходимых транспортных услуг, который зависит от состояния конкуренции, наличия или отсутствия транзитных проблем на других маршрутах, а главное — от экономической активности, энергетического регулирования и погодных условий. Три последних параметра отражаются в объемах спроса на газ: его волатильность весьма значительна (рис. 3).

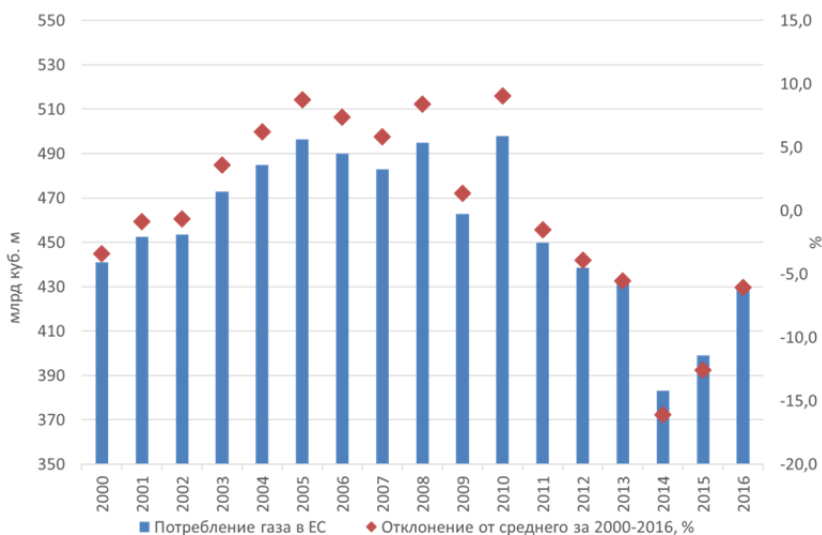


Рис. 3. Объемы потребления газа и отклонение от среднего за 2000—2016 годы

*Источник:* British Petroleum Statistical Review of World Energy 2017. URL: <https://www.bp.com/content/dam/bp/en/corporate/pdf/energy-economics/statistical-review-2017/bp-statistical-review-of-world-energy-2017-full-report.pdf>

В соответствии с этими характеристиками транзакций наилучшим из возможных является иерархический механизм управления транзакциями. Но он не соответствовал нормам Третьего энергопакета ЕС. Группой «Газпром» были поданы заявки на исключение операторов OPAL и NEL из стандартного газового регулирования ЕС, поскольку для новых газопроводов такая возможность существовала. Относительно газопровода NEL сразу последовал отказ, и «Газпрому» пришлось перейти к модели ИТО, то есть отказаться от иерархического механизма. Но если в этом случае транзакционные издержки компании трудно наблюдать, то в случае с OPAL проблемы нового европейского регулирования оказались более очевидными.

В отношении OPAL Еврокомиссия позволила ввести исключение, позволявшее сохранить фактически иерархические механизмы отношений в рамках

группы «Газпром», но лишь для ограниченного объема газа. Это было достигнуто за счет введения «потолка» объема газа «Газпрома», который можно было поставить на выход из газопровода OPAL в пункте Брандов на границе Германии и Чехии, на уровне 50% от мощности газопровода. Остальная мощность не могла быть использована для газа «Газпрома», но могла быть передана другим газовым компаниям. Однако технически газ в OPAL мог поставлять только «Газпром», следовательно, решение Еврокомиссии вызвало простой половины мощностей газопровода OPAL на протяжении нескольких лет и обусловило снижение предложения газа и повышение цен на него в Чехии, то есть привело к эффекту, противоположному исходным задачам. «Газпром» попытался продать часть газа другим газовым компаниям на входе в газопровод OPAL, но спрос оказался минимальным [33].

В конце 2016 года Еврокомиссия позволила OPAL Gastransport продавать пустующие мощности на аукционе, а «Газпрому» — покупать их, и OPAL приблизился к уровню полной загрузки<sup>8</sup>. Таким образом, квазирыночные механизмы были все-таки введены (так что теперь распределение части мощностей проводится по правилам регулятора на основе процедуры аукциона). Но издержки за последние годы понесли и производители, и потребители, а вот положительные эффекты от реализации этих механизмов неясны. При наличии одного производителя и потребителя, аффилированных между собой, даже при строгой регламентации их отношений, назначаемые ими друг для друга цены фактически не регулируют ни состав участников транзакции, ни их стимулы и ограничения, ни объемы поставок.

Между тем именно использование механизма цен, определяющего параметры транзакции, предполагает признание наличия товарного рынка в том числе в целях применения инструментов антимонопольной политики в форме противодействия злоупотреблению доминирующим положением или антиконкурентных соглашений.

В рассмотренном выше примере стоит отметить преобладание гибридных форм и иерархии как двух классов специализированных институциональных устройств, обеспечивающих бесперебойность постоянно возобновляющихся транзакций. Гибридный механизм управления транзакциями основан на заключении между сторонами долгосрочного договора, включающего комплексные условия. Иерархический механизм предполагает использование построенного на деньги компании газопровода только в рамках этой же компании. Причем если в первом случае при прочих равных условиях еще есть основания говорить об использовании элементов механизма цен и делать выводы о наличии товарного рынка, определяемого для целей применения антимонопольного законодательства, то во втором случае таких оснований нет.

Соответственно, товарный рынок для осуществления одной и той же деятельности (например, передачи газа по трубопроводу), предполагающий в качестве неотъемлемого условия своего существования использование механизма цен, возникает не по определению, а в зависимости от выполнения ряда условий. В том случае, если этот набор условий (подробнее определенный выше) не выполняется, инвесторы выбирают альтернативные механизмы управления транзакциями. Возможность выбора такого рода способов организации деятельности и защита права такого выбора — один из фундаментальных принципов осуществления предпринимательской деятельности, которая необходима для поддержания и обеспечения устойчивости механизма экономического развития и роста общественного благосостояния.

<sup>8</sup> Хотя и это решение было введено в действие не сразу из-за оспаривания в рамках европейских процедур.

## Выводы

Экономические модели, объясняющие целесообразность вмешательства антимонопольных органов в хозяйственную деятельность, нередко имеют в качестве базовой предпосылки существование рынка соответствующего товара или услуги. Но эта тривиальная предпосылка выполняется не всегда, поскольку особенности транзакций могут обусловить формирование иного механизма координации в отрасли или даже не во всей отрасли, а в отдельном продуктовом или географическом сегменте.

Использование трехстороннего или двустороннего механизма управления транзакциями в случаях естественной или двусторонней монополии оставляет простор для деятельности антимонопольного органа, хотя и заставляет его модифицировать подходы к регулированию.

Вмешательство антимонопольного органа в рамки иерархического механизма управления транзакциями, то есть в деятельность вертикально интегрированной компании, тоже может быть обоснованным, но только в том случае, когда есть объективные основания для реструктуризации этой компании в целях повышения общественного благосостояния.

В то же время, как показывает приведенный нами кейс-анализ, разбирательства по поводу попытки искусственно конструировать рыночный механизм способны привести к субоптимальному результату, если они не учитывают объективных характеристик производимых транзакций, прежде всего специфичности актива.

## Список литературы

1. *Williamson O.* The Mechanisms of Governance. N. Y. ; Oxford, 1996.
2. *Российская электроэнергетика* // НП «Совет рынка». URL: <https://www.np-sr.ru/ru/market/cominfo/rus/index.htm> (дата обращения: 12.01.2018).
3. *Williamson O.* The Economic Institutions of Capitalism. N. Y. ; L., 1986.
4. *Анализ услуг по транспортировке нефтепродуктов* // ФАС России. 28 окт. 2016 г. URL: <http://fas.gov.ru/documents/562062> (дата обращения: 20.10.2017).
5. *Шаститко А. Е., Павлова Н. С.* Антитраст в условиях двусторонней монополии // Вопросы экономики. 2017. №8. С. 75—91.
6. *Шаститко А. Е.* Ошибки I и II рода в экономических обменах с участием третьей стороны-гаранта // Журнал Новой экономической ассоциации. 2011. №2. С. 125—148.
7. *Шаститко А. Е.* Экономические эффекты ошибок в правоприменении и правоустановлении. М., 2013.
8. *Крючкова П. В., Авдашева С. Б.* Государственный и частный инфорсмент законодательства при риске ошибок I рода: выбор для России // Журнал Новой экономической ассоциации. 2012. №3 (15). С. 114—140.
9. *Avdasheva S. B., Kryuchkova P. V.* The 'reactive' model of antitrust enforcement: When private interests dictate enforcement actions — The Russian case // International Review of Law and Economics. 2015. Vol. 43. P. 200—208.
10. *Katsoulacos Y., Avdasheva S. B., Golovanova S.* Legal standards and the role of economics in Competition Law enforcement // European Competition Journal. 2016. Vol. 12, №2—3. P. 277—297.
11. *Тутов Л. А., Шаститко А. Е.* Опыт предметной идентификации новой институциональной экономической теории // Вопросы философии. 2017. №6. С. 63—73.
12. *Yvrande-Billon A., Saussier S.* Do Organization Choice Matter? Assessing the Importance of Governance Through Performance Comparisons // New Ideas in Contracting and Organizational Economics Research. N. Y., 2005. P. 71—87.

13. *Шаститко А.Е.* О методологии институциональных исследований (К 80-летию статьи Рональда Коуза «Природа фирмы») // Вопросы экономики. 2016. №8. С. 96—116.
14. *Shastitko A.E., Menard C.* Discrete institutional alternatives: Theoretical and policy issues (Celebrating the 80th anniversary of Ronald Coase's "Nature of the Firm") // Russian Journal of Economics. 2017. Vol. 3, №2. P. 200—220.
15. *Menard C.* The Economics of Hybrid Organizations // Journal of Institutional and Theoretical Economics. 2004. Vol. 160. P. 1—32.
16. *Menard C.* A new institutional approach to organization // The handbook of new institutional economics / eds. C. Menard, M. Shirley. Berlin ; Dordrecht ; N. Y., 2008. P. 281—318.
17. *Honore A.M.* Ownership // Oxford Essays in Jurisprudence / ed. by A.G. Guest. Oxford, 1961.
18. *Hart O.* Financial Contracting // Journal of Economic Literature. 2001. Vol. 29. P. 1079—1100.
19. *Schwartz A.* Legal Contracts and Incomplete Contracts // Contract Economics / eds. L. Werin, H. Wijkander. Blackwell, 1992. P. 76—108.
20. *Abbott M.* The Economics of the Gas Supply Industry. Routledge, 2016.
21. *Our role in networks, 2018* // Australian Energy Regulator. URL: <https://www.aer.gov.au/networks-pipelines/our-role-in-networks> (дата обращения: 15.02.2018).
22. *Yafimava K.* The EU Third Package for Gas and the Gas Target Model: major contentious issues inside and outside the EU // OIES Paper: NG 75. Apr. 2013.
23. *Hubert F., Cobanli O.* Pipeline Power: A Case Study of Strategic Network Investments // Review of Network Economics. 2016. Vol. 14, №2. P. 75—110.
24. *Nagayama D., Horita M.* A network game analysis of strategic interactions in the international trade of Russian natural gas through Ukraine and Belarus // Energy Economics. 2014. №43. P. 89—101.
25. *Le Coq C., Paltseva E.* Assessing gas transit risks: Russia vs. the EU // Energy policy. 2012. №42. P. 642—650.
26. *Bozhilova D., Hashimoto T.* EU — Russia energy negotiations: a choice between rational self-interest and collective action // European Security. 2010. Vol. 19, №4. P. 627—642.
27. *Stefanova B.M.* European strategies for energy security in the natural gas market // Journal of Strategic Security. 2012. Vol. 5, №3. P. 51—67.
28. *Зверев Ю.М.* Проблемы конкуренции и кооперации в топливно-энергетическом комплексе Балтийского региона // Балтийский регион. 2010. №1. С. 37—48.
29. *Саликов А.Н., Тарасов И.Н., Уразбаев Е.Е.* Балтийский вектор внешней политики ФРГ на современном этапе развития международных отношений // Балтийский регион. 2016. Т. 8, №1. С. 86—96.
30. *Langlet D.* Transboundary transit pipelines: reflections on the balancing of rights and interests in light of the Nord Stream project // International & Comparative Law Quarterly. 2014. Vol. 63, №4. P. 977—995.
31. *Talus K.* Application of EU energy and certain national laws of Baltic sea countries to the Nord Stream 2 pipeline project // The Journal of World Energy Law & Business. 2017. Vol. 10, №1. P. 30—42.
32. *Crandall M.* Russian Energy Transit Policy in the Baltic Sea Region // Debate: Journal of Contemporary Central and Eastern Europe. 2014. Vol. 22, №2. P. 143—159.
33. *Yafimava K.* The OPAL Exemption Decision: past, present, and future // OIES Paper: NG 117. Jan. 2017.

### Об авторах

*Андрей Евгеньевич Шаститко*, доктор экономических наук, профессор, заведующий кафедрой конкурентной и промышленной политики экономического факультета, МГУ им. М.В. Ломоносова; директор Центра исследований конкуренции и экономического регулирования, Российская академия народного хозяйства и государственной службы при Президенте РФ, Россия.

E-mail: saedd@mail.ru

*Александр Александрович Курдин*, кандидат экономических наук, заместитель декана экономического факультета, МГУ им. М. В. Ломоносова; старший научный сотрудник Центра исследований конкуренции и экономического регулирования, Российская академия народного хозяйства и государственной службы при Президенте РФ, Россия.

E-mail: aakurdin@gmail.com

**Для цитирования:**

*Шаститко А. Е., Курдин А. А.* Функциональное и инструментальное в определении рынка: лаборатория естественных экспериментов на Балтике // Балтийский регион. 2018. Т. 10, №2. С. 4—25. doi: 10.5922/2079-8555-2018-2-1.



THE FUNCTIONAL AND THE INSTRUMENTAL IN MARKET DEFINITION:  
A LABORATORY FOR NATURAL EXPERIMENTS IN THE BALTICS

A. E. Shastitko<sup>1, 2</sup>

A. A. Kurdin<sup>1, 2</sup>

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

<sup>2</sup> Russian Presidential Academy of National Economy and Public Administration,  
82/1 Vernadskogo Ave., Moscow, 119571, Russia

Submitted on February 25, 2018

doi: 10.5922/2079-8555-2018-2-1

*Reforms of natural monopolies need clear delineations between the industries where market mechanisms contribute to social welfare and those where the costs of a transition to a market economy outweigh the benefits. In this article, we emphasise the difficulty of finding the optimum mechanisms for managing transactions within industries as a whole. Using the tools of the economic theory of transaction costs, we show that, alongside the problem of market boundaries and the resultant position and behaviour of a company — an object of antimonopoly regulation — it is necessary to consider the hypothesis about the market being a special mechanism for coordinating interactions between economic entities. In particular, such determinants of transactions as asset specificity, uncertainty, and frequency can create a basis for abandoning the price mechanism. Williamson's heuristic models suggest that if an activity is characterized by high specificity, uncertainty, and frequency, the very organisation of this activity precludes transaction cost minimisation through the price mechanism employed either in full or in part (hybrid institutional agreements). This can be explained by excessive risks and ensuing high transaction costs. A more efficient solution is the organisation of interactions within a group of individuals in control (within a single economic entity).*

*In order to compare the practical implementation of institutional alternatives, we examine the mechanisms of transaction management in the gas supply industry. A major focus is the Baltic region where two interconnected pipelines — the Nord Stream and the OPAL — were constructed. Different ways to handle transactions relating to gas supply were employed at the time. We compare these ways and conclude that it is necessary to consider the determinants of a transaction to select the best structural alternative and to avoid choosing a wrong transaction mechanism.*

**Keywords:** market, transaction, transaction management mechanisms, hierarchy, gas, pipelines

## References

1. Williamson, O. 1996, *The Mechanisms of Governance*, N. Y., Oxford.
2. Russian Electricity Industry, 2018, *NP "Market Council"*, available at: <https://www.np-sr.ru/market/cominfo/rus/index.htm> (accessed 12.01.2018) (in Russ.).
3. Williamson, O. 1986, *The Economic Institutions of Capitalism*, N. Y., L.
4. FAS Russia. Analysis of transportation services for petroleum products, 2016, October 28, available at: <http://fas.gov.ru/documents/562062> (accessed 20.10.2017) (in Russ.).
5. Shastitko, A. E., Pavlova N. S. 2017, Antitrust in a bilateral monopoly, *Voprosy ekonomiki* [Issues of economics], no. 8, p. 75—91 (in Russ.).
6. Shastitko, A. E. 2011, Errors of the I and II kind in economic exchanges with participation of the third party-guarantor, *Zhurnal novoi ekonomicheskoi assotsiatsii* [Journal of the New Economic Association], no. 2, p. 125—148 (in Russ.).
7. Shastitko, A. E. 2013, *Ekonomicheskie efekty oshibok v pravoprimerenii i pravoustanovlenii* [Economic effects of errors in law enforcement and law enforcement], Moscow (in Russ.).
8. Kryuchkova, P. V., Avdasheva, S. B. 2012, State and private enforcement of legislation at the risk of mistakes of the first kind: a choice for Russia, *Zhurnal novoi ekonomicheskoi assotsiatsii* [Journal of the New Economic Association], no. 3 (15), p. 114—140 (in Russ.).
9. Avdasheva, S. B., Kryuchkova, P. V. 2015, The 'reactive' model of antitrust enforcement: When private interests dictate enforcement actions — The Russian case, *International Review of Law and Economics*, Vol. 43, p. 200—208.
10. Katsoulacos, Y., Avdasheva, S. B., Golovanova, S. 2016, Legal standards and the role of economics in Competition Law enforcement, *European Competition Journal*, Vol. 12, no. 2—3, p. 277—297.
11. Tutov, L. A., Shastitko, A. E. 2017, The experience of the objective identification of a new institutional economic theory, *Voprosy filosofii*, no. 6, p. 63—73 (in Russ.).
12. Yvrande-Billon, A., Saussier, S. 2005, Does Organization Choice Matter? Assessing the Importance of Governance Through Performance Comparisons, *New Ideas in Contracting and Organizational Economics Research*, N. Y., p. 71—87.
13. Shastitko, A. E. 2016, On the methodology of institutional research (on the occasion of the 80th anniversary of Ronald Coase's paper "Nature of the Firm"), *Voprosy ekonomiki* [Issues of economics], no. 8, p. 96—116 (in Russ.).
14. Shastitko, A. E., Menard, C. 2017, Discrete institutional alternatives: Theoretical and policy issues (Celebrating the 80th anniversary of Ronald Coase's "Nature of the Firm"), *Russian Journal of Economics*, Vol. 3, no. 2, p. 200—220.
15. Menard, C. 2004, The Economics of Hybrid Organizations, *Journal of Institutional and Theoretical Economics*, Vol. 160, p. 1—32.
16. Menard, C. 2008, A new institutional approach to organization. In: Menard, C., Shirley, M. (eds.) *The handbook of new institutional economics*, Berlin, Dordrecht, N. Y., p. 281—318.
17. Honore, A. M. 1961, Ownership. In: Guest, A. G. *Oxford Essays in Jurisprudence*, Oxford.
18. Hart, O. 2001, Financial Contracting, *Journal of Economic Literature*, Vol. XXIX, p. 1079—1100.
19. Schwartz, A. 1992, Legal Contracts and Incomplete Contracts. In: Werin, L., Wijkander, H. (eds.) *Contract Economics*, Blackwell, p. 76—108.
20. Abbott, M. 2016, *The Economics of the Gas Supply Industry*, Routledge.
21. AER (Australian Energy Regulator). Our role in networks, 2018, available at: <https://www.aer.gov.au/networks-pipelines/our-role-in-networks> (accessed 15.02.2018).
22. Yafimava, K. 2013, The EU Third Package for Gas and the Gas Target Model: major contentious issues inside and outside the EU, *OIES*, Paper NG-75, April 2013.
23. Hubert, F., Cobanli, O. 2016, Pipeline Power: A Case Study of Strategic Network Investments, *Review of Network Economics*, Vol. 14, no. 2, p. 75—110.
24. Nagayama, D., Horita, M. 2014, A network game analysis of strategic interactions in the international trade of Russian natural gas through Ukraine and Belarus, *Energy Economics*, no. 43, p. 89—101.





25. Le Coq, C., Paltseva, E. 2012, Assessing gas transit risks: Russia vs. the EU // *Energy policy*, no. 42, p. 642—650.
26. Bozhilova, D., Hashimoto, T. 2010, EU — Russia energy negotiations: a choice between rational self-interest and collective action, *European Security*, Vol. 19, no. 4, p. 627—642.
27. Stefanova, B.M. 2012, European strategies for energy security in the natural gas market, *Journal of Strategic Security*, Vol. 5, no. 3, p. 51—67.
28. Zverev, Yu. M. 2010, Competition and cooperation problems in the energy sector of the Baltic region, *Balt. Reg.*, no. 1, p. 31—40. doi: 10.5922/2079-8555-2010-1-5.
29. Salikov A.N., Tarasov I.N., Urazbaev E.E. 2016, The Baltic policy of Germany and current international relations, *Balt. Reg.*, Vol. 8, no. 1, p. 60—66. doi: 10.5922/2079-8555-2016-1-5.
30. Langlet, D. 2014, Transboundary transit pipelines: reflections on the balancing of rights and interests in light of the Nord Stream project, *International & Comparative Law Quarterly*, Vol. 63, no. 4, p. 977—995.
31. Talus, K. 2017, Application of EU energy and certain national laws of Baltic sea countries to the Nord Stream 2 pipeline project, *The Journal of World Energy Law & Business*, Vol. 10, no. 1, p. 30—42.
32. Crandall, M. 2014, Russian Energy Transit Policy in the Baltic Sea Region, *Debate: Journal of Contemporary Central and Eastern Europe*, Vol. 22, no. 2, p. 143—159.
33. Yafimava, K. 2017, The OPAL Exemption Decision: past, present, and future, *OIES*, Paper NG-117, January 2017.

#### The authors

*Prof. Andrey E. Shastitko*, Head of the Department of Competitive and Industrial Policy, Faculty of Economics, Lomonosov Moscow State University, Russia; Director, Centre for Competition and Economic Regulation Studies, Russian Presidential Academy of National Economy and Public Administration, Russia.

E-mail: saedd@mail.ru

*Dr Aleksandr A. Kurdin*, Deputy Dean, Faculty of Economics, Lomonosov Moscow State University, Russia; Senior Research Fellow, Centre for Competition and Economic Regulation Studies, Russian Presidential Academy of National Economy and Public Administration, Russia.

E-mail: aakurdin@gmail.com

#### To cite this article:

Shastitko A.E., Kurdin A.A. 2018, The Functional and the Instrumental in Market Definition: A Laboratory for Natural Experiments in the Baltics, *Balt. Reg.*, Vol. 10, no. 2, p. 4—25. doi: 10.5922/2079-8555-2018-2-1.

# ПЛАТФОРМЕННЫЕ РЫНКИ: МЕСТО В ТЕОРИИ РАЗВИТИЯ МЕЗОЭКОНОМИЧЕСКИХ СИСТЕМ И ВЫЗОВ ПРОСТРАНСТВЕННЫМ ИССЛЕДОВАНИЯМ

Т. Р. Гареев<sup>1</sup>



*Последние три десятилетия представители различных дисциплин внимательно наблюдают за феноменом развития платформенных рынков, которые превращаются в очередной долгосрочный тренд в экономической политике. В данной работе рассматриваются платформенные рынки как институционально-технологические системы. Платформы создают системы правил, а также механизмы, стимулирующие агентов к принятию, поддержанию и развитию стандартов, распространяемых наиболее успешными платформами. Платформенные рынки наряду с экономическими зонами и кластерами относятся к двухфакторным мезоэкономическим системам. В статье рассматриваются отличия двухфакторных систем от традиционных однофакторных группировок (агломераций, отраслей и конгломератов). Предлагается общая теоретическая рамка исследования двухфакторных мезоэкономических систем, на основе которой проводится их сравнительный анализ. Особенностью платформ является то, что связанные с ними внешние эффекты и институты благодаря цифровым технологиям поддаются формализации (в отличие от агломерационных внешних эффектов, характерных для экономических зон, или локально-специфических внешних эффектов, характерных для кластеров). Отмечается, что в повестке исследований тематика платформ приходит на смену экономическому зонированию и кластеризации экономической деятельности.*

**Ключевые слова:** платформа, платформенные рынки, платформенная экономика, сетевые эффекты, кластер, конгломерат, локальная экономическая зона, мезоэкономическая система, агломерация, пространственная экономика

## Введение

Темпы развертывания глобальной платформенной экономики по меркам экономической истории беспрецедентно высоки [1]. Феномен развития платформенной экономики затрагивает практически все сферы теории и практики и становится заметной темой в пространственных исследованиях [2]. Поэтому любая пространственная теория должна быть, как минимум, верифицирована на предмет совместимости с наблюдаемыми явлениями платформенной экономики [3—6].

---

<sup>1</sup> Сколковский институт науки и технологий, 143025, Россия, Московская обл., Сколково, ул. Новая, 100.

Поступила в редакцию 07.02.2018 г.

doi: 10.5922/2079-8555-2018-2-2

© Гареев Т.Р., 2018

Экономическая теория платформенных рынков (многосторонних платформ) элегантно и, как ни странно, появилась раньше, чем платформы обратили на себя всеобщее внимание. Моделирование платформ практически не потребовало введения новых понятий — аппарата теории игр, НИЭТ и теории отраслевых рынков (англ. — Industrial Organization) вполне хватает, чтобы достаточно четко охарактеризовать платформенные рынки, которые в экономической теории стали известны как *двусторонние рынки* [7].

Тем не менее влияние глобальных технологических платформ более глубокого уровня (Интернет, киберфизические системы) и диалектика развития платформенных рынков приводят к рождению новых качественных эффектов, которые, вероятно, не были предсказаны микроэкономической теорией. (Среди таких эмерджентных эффектов можно выделить прежде всего появление отрасли больших социально-экономических данных, которая практически решает давнюю проблему экономической науки — проблему выявления и даже прогнозирования предпочтений.)

Поскольку платформенные рынки активно влияют на экономическое развитие, цель работы заключается в том, чтобы проанализировать особенности *платформ* как институционально-технологических систем и провести их сравнение с другими известными и распространенными типами мезоэкономических систем.

В первой части статьи кратко рассматривается феномен развития платформенных рынков. Дается характеристика сетевых эффектов, которые лежат в основе существования платформенных рынков. Во второй части показывается связь платформ с концепцией институтов и выделяется ряд новых, на наш взгляд, институциональных свойств платформенных рынков. В третьей части платформенные рынки по ряду разработанных критериев сравниваются с другими типами мезоэкономических систем<sup>1</sup> — кластерами и локальными экономическими зонами. В завершение мы приходим к выводу, что *платформенные рынки* с точки зрения теории развития мезоэкономических систем — это важный эмпирический и теоретический блок, который дополняет и завершает типологию двухфакторных мезоэкономических систем.

## 1. Теория и практика функционирования платформенных рынков

В данном исследовании мы различаем понятия *платформенные рынки*, *технологические* и *цифровые платформы*, логическое отношение между которыми представлено на рисунке.

Поскольку в настоящее время нет дефицита даже отечественных источников в описании теории двусторонних и многосторонних платформенных рынков (см., например, [9—11]), в данной части мы ограничимся только некоторыми замечаниями относительно их ключевых характеристик.

---

<sup>1</sup> Напомним, что мезоэкономические системы рассматриваются как группировки гетерогенных экономических агентов (как правило, фирм и их окружения) [8]. Проблемы исследования таких группировок традиционно были связаны с трудностями *формализации* институтов и улавливания внешних эффектов, которые создают слабые связи внутри мезоэкономических систем. Цифровая формализация институтов позволяет по-новому посмотреть на многие вопросы, стоящие перед социальными исследователями.

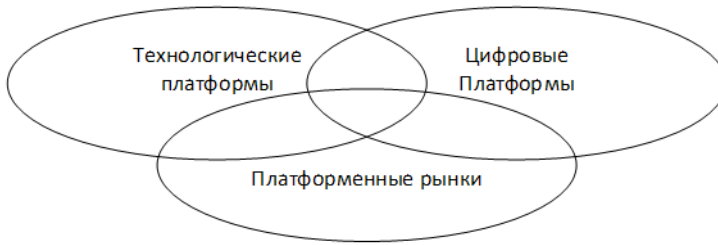


Рис. Соотношение объема понятий *технологические платформы*, *цифровые платформы* и *платформенные рынки*

По общему согласию, существование двусторонних рынков объясняется проявлением сетевых эффектов между двумя взаимосвязанными рынками, агенты которых взаимодействуют благодаря платформе. Ключевое отличие платформы состоит в возможности для оператора устанавливать цену доступа для всех агентов, которые для платформы, по сути, являются клиентами.

Существуют различные подходы к формализации платформ: на уровне рынков отдельной платформы (1), на уровне агентов данной платформы (2) или на уровне конкуренции между платформами (3), но все они описывают стратегическую ситуацию и внешние эффекты от (не)присоединения к группе.

1. В традиционной постановке теоретико-игровая модель двустороннего рынка выглядит как две взаимозависимые функции спроса на участие в платформе [12]:

$$q_A = D_A(p_A, q_B), \quad q_B = D_B(p_B, q_A), \quad (1)$$

где  $q_r$  — количество агентов, подключенных к платформе, для каждого из двух рынков,  $A$  и  $B$ .

Важным элементом в данной модели является *прямая* взаимозависимость между параметрами  $q_A$  и  $q_B$  в обеих функциях спроса. Оператор платформы контролирует цены  $p_A$  и  $p_B$ . В случае роста цены на любом из рынков кумулятивно проявится сетевой эффект, направленный на сжатие платформы; в случае снижения цены хотя бы на одном из рынков, соответственно, проявится кумулятивный эффект расширения обоих рынков. Пределом для расширения платформы выступает размер популяции агентов, поэтому процесс подключения к платформе может носить S-образный характер. Эта закономерность, кстати, характерна как для технологических, так и для институциональных факторов присоединения к платформам.

2. На уровне агентов сетевые эффекты в самом простом виде моделируются в следующей теоретико-игровой постановке:

$$u_i = x_i n - p, \quad (2)$$

где  $u_i$  — чистая полезность  $i$ -го агента;  $p$  — цена за использование платформы, которая взимается оператором платформы;  $x_i$  — индивидуальная оценка желания  $i$ -го агента участвовать в платформе (готовности платить);  $n$  — функция, возрастающая по доле агентов, подключенных к платформе.

Без влияния  $n$  равновесие в игре определяется исключительно распределением индивидуальных оценок  $x_i$ . В более сложном случае популяцию на группы всегда разделит агент, для которого будет неважно, подключаться к

платформе или нет. Для такого агента  $u_i = 0$  можно решить задачу  $p = x_i n$ . Как правило, в таких играх возникает несколько равновесий, но не все из них устойчивы.

3. Сетевые эффекты в рамках платформы могут моделироваться *на уровне конкуренции между платформами*. Например, в работе [13] используется следующая модель для олигополии на рынке поставщиков поисковых услуг:

$$\pi_i = \frac{z_i}{\sum_i z_i} \nu - \frac{z_i}{N_i} - F, \quad (3)$$

где  $z_i$  — качество  $i$ -й поисковой системы (качество услуг поиска, предоставляемых платформой);  $N_i$  — накопленная *история* поисковых запросов, которая влияет на издержки обеспечения качества (чем больше запросов, тем выше качество);  $\nu$  — сборы с рекламодателей, пропорциональные доле запросов, которые обрабатывает платформа (по сути, доля рынка);  $F$  — постоянные издержки (инвестиции в создание платформы). Как можно заметить, сетевые эффекты улавливаются влиянием переменной  $N_i$ . Обратим внимание, что модель также описывает стратегическую ситуацию, так как выигрыш платформы зависит от выбора уровня качества других конкурирующих платформ,  $z_{-i}$ .

Краткий обзор данных моделей приводится, чтобы показать, что подходы к пониманию и моделированию сетевых эффектов могут быть очень различными (подробнее см.: [14]), но они формируют прочное теоретическое основание для понятия платформенных рынков. Это, естественно, отражается на многообразии определений и типов платформ, выделяемых в теории и особенно на практике. Для нашего исследования важно понимание общих принципов, связанных с функционированием платформенных рынков (особенно цифровых). Более подробный обзор различных типологий и практических примеров платформенных рынков можно найти во многих источниках (например, [12; 15]).

Ключевые элементы платформ — технологии и действующие институты — хорошо *идентифицируемы* за счет цифрового следа, который они оставляют. Для платформ важны *критическая масса* агентов, пользующихся платформой, их репутация, а главное — доля подключенной группы агентов в общей численности популяции. Естественно, внимание общественности больше всего привлекают платформы, которые потенциально охватывают всю популяцию в национальном и (или) глобальном масштабе.

Отметим, что теория развития платформ во многом является обобщением моделей, описывающих конкуренцию технологических стандартов. Конкуренция стандартов, по аналогии с конкуренцией между платформами, обратила на себя внимание исследователей еще на заре формирования цифровой экономики [16; 17]. В более поздних авторитетных источниках тематика платформ была выделена в самостоятельный блок в рамках общей теории посредничества (intermediaries) [14]. Качественный массовый сдвиг в понимании платформенной экономики произошел в результате распространения стандартов беспроводных сетей и мобильных электронных устройств. Однако для производственных мезоэкономических систем более важным процессом является распространение промышленных платформ, связанных с аддитивными производственными технологиями и управлением полным жизненным циклом изделий.

Платформенные рынки бросают существенный вызов региональным (шире — пространственным) исследованиям [18]. Авторы юбилейного обзора для жур-

нала *Regional Studies* отмечают противоречивость и неопределенность современной повестки региональных исследований, обусловленные во многом наблюдаемым распространением технологий и институтов по платформенному принципу. Некоторые авторы даже говорят о «виртуальных» географиях [2]. Само понятие технологического лидерства, на наш взгляд, смещается от кластерной модели к модели доминирующих платформ, которые учитывают не только производственные возможности, но и степень связанности агентов, использующих различные производственные и сбытовые платформы, а также интегрируют потребителей в свои платформы.

С другой стороны, несмотря на слабую связь платформ с традиционным географическим пространством, характер размещения штаб-квартир крупнейших на сегодняшний день операторов глобальных платформ пока не нарушает традиционных принципов агломерации и концентрации вокруг глобальных городов и сложившихся технологических центров [4, p. 12].

Региональное развитие все больше подвержено влиянию сложных потоков информации, финансов, источником и проводником которых выступают не только крупные транснациональные корпорации, но и разнородные экономические группировки агентов, состоящие из малых и средних компаний, взаимодействующих посредством платформ [1].

## 2. Место платформенных рынков в типологии мезоэкономических систем

В широком смысле мезоэкономика исследует эволюцию экономических *группировок* и поэтому формируется под влиянием отраслевой, пространственной и институциональной экономики. Подчеркнем, что мезоэкономика не является дополнительной дисциплиной наряду с микро- и макроэкономикой [19]. Это междисциплинарная область, которая исследует разнообразные группировки экономических агентов, формирующиеся в результате конкуренции базовых правил (*genetic rules*), носителями которых являются данные агенты [8]. В ней рассматривается не только конкуренция агентов, но и конкуренция и эволюция самих группировок.

Сложность исследования группировок заключается в том, что рассматриваются как минимум два уровня системы — уровень отдельных микроэкономических агентов и уровень их объединений. Жизнеспособность правил, лежащих в основе выделения группировок, в итоге влияет на конкуренцию между группировками<sup>2</sup>. Вместе с изменением взгляда на базовые факторы, лежащие в основе конкурентоспособности, меняются и представления о групповых объектах, на развитие которых необходимо обращать внимание исследователям и практикам.

Традиционно считалось, что базовыми факторами социально-экономической эволюции и конкуренции являются *размещение* и *технологии*. Более поздний взгляд выдвигает в качестве нового фактора конкуренции концепцию *институтов*.

В результате современный подход к исследованию мезоэкономических систем состоит в равноправном учете трех укрупненных факторов — локационных, технологических и институциональных.

<sup>2</sup> Здесь можно провести условную аналогию с эволюционной биологией, где постепенно формировались представления о роли двухуровневых систем в эволюции (традиционная система «вид — особь» или, на другом концептуальном уровне, система «носитель — репликатор» [20]).

Как мы видим из таблицы 1, в типологии мезоэкономических систем можно выделить два крупных блока в зависимости от числа факторов, используемых для их идентификации<sup>3</sup>.

Таблица 1

**Ключевые факторы развития  
и связанные с ними типы мезоэкономических систем**

Система	Группа факторов		
	Локационные (пространственные)	Технологические	Институциональные
Агломерация	+		
Отрасль		+	
Конгломерат			+
Зона	+		+
Комплекс / кластер	+	+	
Платформа		+	+

*Источник:* составлено автором.

К однофакторным системам относятся простые агломерации, отрасли и конгломераты.

Для нас особый интерес представляют двухфакторные системы, то есть те, которые выделяются на основе двух факторов. Как можно видеть, платформенные рынки — важный элемент в типологии мезоэкономических систем.

Экономические зоны являются наиболее очевидными институционально-пространственными системами. Развитие зон определяется формированием экзогенных регуляторных институтов, которые приводят к искажению стимулов.

Безусловный интерес для пространственных исследований представляют кластеры. Нами подробно рассматривались отличия кластерной модели от модели комплексообразования [22], а также роль институтов в рамках кластерного подхода [23]. Мы предполагаем, что для формирования кластеров ключевым элементом выступают эндогенные локально-специфические институты. Однако сложности с формализацией и слабая выраженность такого рода институтов, на наш взгляд, не позволяют выделить этот фактор в качестве равноправного с двумя другими — технологическим и локационным. Поэтому мы рассматриваем кластеры / комплексы в первую очередь как пространственно-технологические системы, в которых слабый институциональный фактор является отличительной чертой кластеров.

*Платформы* — это институционально-технологические системы, в рамках которых можно идентифицировать (формализовать) как технологическую, так и институциональную компоненту. Второе особенно важно, так как формализация институтов в платформах происходит на беспрецедентном уровне.

<sup>3</sup> Понятие *сеть* не включается в типологию, поскольку сетевой анализ рассматривается как один из универсальных способов (языков) для описания систем (целостных объектов, состоящих из элементов и связей между ними). В этом смысле любую мезоэкономическую систему можно моделировать как сеть, а также исследовать характерные для нее сетевые эффекты (подробнее о сетевом укладе в экономике см., например, [21]).

Открытым остается вопрос о трехфакторной системе. Долгое время кластеры рассматривались в качестве такого рода систем, однако им, вероятно, не хватает выраженности институциональных характеристик, свойственных конгломератам, зонам и платформенным рынкам. На сегодняшний день как прототип такой системы рассматриваются «умные города» будущего.

Ранние попытки учитывать роль институтов в теории межфирменных объединений не позволяли формализовать эти институты, так же как ранние «не оцифрованные» двусторонние рынки не позволяли оценить масштаб и скорость развития глобальных цифровых платформ. Отметим, что цифровизация сама по себе не является необходимым условием существования платформ, но выступает как необходимый инструмент *формализации правил функционирования платформ и продуктивного использования истории транзакций*.

Таким образом, можно выделить два ключевых элемента, создающих конкурентные преимущества цифровых платформенных рынков:

1) платформы позволяют формализовать институты в цифровой форме, обладают памятью и способны хранить историю транзакций (взаимодействий участников);

2) платформы обладают способностью к *выявлению* информации о производителях и потребителях и в результате позволяют сокращать неэффективность использования ресурсов.

Информационные технологии в рамках платформ усилили важные для эволюции институтов черты — доступность всей популяции агентов и возможность хранения истории транзакций (причем как экономических, так и социальных<sup>4</sup>). Влияние информационных технологий на способность выявления предпочтений составляет предмет отдельного обсуждения. Например, М. Косинский в рамках исследований по психометрии показал, что для выявления потребительских предпочтений и моделирования выбора можно использовать классификацию потребителей на основе анализа данных платформы [24].

Данные характеристики являются важными признаками институциональной природы платформ: наличие правил (например, присоединения к платформе), формирование устойчивых игровых равновесий и механизмов прямого и косвенного принуждения к соблюдению установленных правил. Агенты, которые нарушают установленные платформой правила, могут быть отстранены от участия в ней. При этом формализация контрактов зачастую делает такое нарушение затруднительным, поскольку многие платформы автоматизируют транзакции и контрактные отношения таким образом, что их исполнение контролируется программным кодом.

Подключение к новым платформам должно нести существенные выигрыши для индивида [3]. Подключившиеся к платформе индивиды не имеют стимулов в одностороннем порядке отказаться от правил ее функционирования, поскольку происходит привыкание к рутинам использования платформы. В рамках платформы формируется история о репутации агента (о качестве его продукции и услуг), имеющая самостоятельную ценность и, в свою очередь, формирующая новые рынки, основанные на распространении информации и данных.

---

<sup>4</sup> Любопытно, что новые сущности, которые строятся на базе цифровых платформ, серьезно заимствуют терминологию из институциональной проблематики (управление консенсусом, программируемые контракты, управление транзакциями, модели голосования и др.)



### 3. Сравнительная характеристика двухфакторных мезоэкономических систем

Представленная в таблице 1 теоретическая рамка позволяет более комплексно рассмотреть особенности развития двухфакторных систем, таких как зоны, кластеры и платформы.

В таблице 2 приводится их сравнительный анализ по разработанным нами критериям, которые характеризуют их теоретическую основу и интерес с точки зрения регулирующего воздействия. Отметим, что именно двухфакторные мезоэкономические системы являются основным объектом внимания современной промышленной политики, так как за последние десятилетия фокус сместился с индивидуальных и отраслевых инструментов поддержки к групповым.

*Платформы* — это, на наш взгляд, тот элемент, которого не хватало типологии для окончательного оформления. Они выросли в рамках теории организации отраслевых рынков, но значительно превзошли рамки самой теории, внимание которой фокусируется в основном на ценовых решениях и антимонопольных практиках [17].

Таблица 2

#### Сравнительные характеристики развития двухфакторных мезоэкономических систем

Условная характеристика	Зона	Кластер	Платформа
Родовое понятие	Регулирование, льготы	Односторонние рынки, конкуренция	Двусторонние рынки, стандарты
Границы	Четкие, с точностью до агентов или локаций	Нечеткие	Четкие, с точностью до транзакции
Наличие разработанной экономической теории	Нет; влияние теории регулирования	Нет; влияние теории межотраслевого баланса (МОБ)	Да; теория двусторонних рынков (платформ)
Теоретическая основа существования	Возможность ценового арбитража; экономия на налогах	Вероятно, экстерналии (агломерационные)	Сетевые экстерналии (косвенные)
Метод идентификации	Дедукция	Индукция	Индукция / дедукция
Негативные факторы	Институциональная ловушка в случае отмены льгот	Институциональная ловушка в случае потери конкурентных позиций	Тенденция к монополизации и неравенству
Возможности ограничительной политики	Высокие; на уровне нормативного акта	Не целесообразна	Ограниченные; на уровне запрета или контроля
Роль государственной поддержки	Определяющая	Не доказана	Вероятно, скрыта
Роль государства в запуске системы «с нуля»	Основная за счет нормативного регулирования и инвестиций в инфраструктуру	Косвенное влияние через инфраструктурные и нормативные инструменты	Может инициировать государственно-частные платформы в пределах своей юрисдикции
Воздействие на регион размещения ключевых игроков	Высокое, в том числе из-за искажения стимулов	Высокое положительное	Не доказано; вероятно, положительное

Источник: составлено автором.

Наиболее успешные платформы превратились в глобальные мезоэкономические системы, влияющие на макроэкономические показатели не только отдельных регионов, но и глобальной экономики в целом. Например, появляются исследования, которые связывают глобальное замедление мировой инфляции с распространением цифровых платформ электронной коммерции (за счет снижения транзакционных издержек при поиске ценовой информации) [25].

Несмотря на то что основные платформы, привлечшие внимание исследователей, специализируются на модернизации сервисных отраслей, базой для промышленной модернизации становятся *платформы промышленного интернета вещей* (в классификации П. Эванса и Э. Гауэр они относятся к категории инновационных [4]). Данные платформы основаны на соединении разработчиков систем инженерного проектирования, автоматизации и производителей. Новые платформы дают техническую возможность совмещать инженерные и физические модели, создавать «цифровые двойники» реальных технических систем и продуктов на всех этапах их жизненного цикла [26]. Наличие таких платформ позволяет осуществлять более гибкое и мелкосерийное производство, приближать производство к потребителю [1] и в перспективе еще сильнее размывает кластерные модели организации промышленности.

### Выводы и направления дальнейших исследований

Многие теории развития экономических систем на основе отраслевых и пространственных концепций в целом были ограниченными из-за слабой выраженности институциональных факторов. Быстрое распространение глобальных платформенных рынков добавляет важное звено в анализ — возможность существования институционально-технологических систем, не связанных с конкретной локализацией, но имеющих мощные механизмы формализации правил и стандартов.

Платформенные рынки, подкрепленные информационными и новыми производственными технологиями, характеризуются возможностью формализации институциональных механизмов их функционирования, способностью к выявлению предпочтений и сохранению истории транзакций. Платформы задают системы правил, а также механизмы, стимулирующие агентов к принятию, поддержанию и развитию правил (и технологических стандартов).

Побочным эффектом формирования платформ стало появление отрасли больших социально-экономических данных, принадлежащих операторам платформ. Это создает серьезную методологическую проблему для традиционных социально-экономических методов исследования (географических и статистических наблюдений, социологических опросов и т. д.), так как в перспективе значительно снижает их ценность.

Благодаря развитию информационных технологий платформенные рынки имеют глобальные последствия [1]. Их существование стало настолько заметным, что они уже нашли отражение в формировании реальной государственной политики во многих регионах и странах [6]) и, на наш взгляд, будут постепенно вытеснять кластерный подход. Платформенные рынки в целом обладают рядом принципиальных отличий от кластеров:

1) имеют в своей основе развитую экономическую теорию и, в отличие от кластеров, поддаются более четкой идентификации;

2) позволяют формализовать институты в цифровой форме, обладают институциональной памятью и способны хранить полную историю транзакций (взаимодействий участников);

3) обладают способностью к *выявлению* информации о производителях и потребителях, позволяют использовать ресурсы более эффективно;

4) стимулируют тенденцию к монополизации, неравенству;

5) позволяют государству активно участвовать в их регулировании, а также формировать государственно-частные платформы.

Последствия существования платформенных рынков для пространственной экономики и размещения производств пока не очевидны. В связи с этим основные вопросы, которые требуют исследований, на наш взгляд, касаются трех аспектов функционирования платформенных рынков:

1) пространственные последствия развития платформ; формирование трехфакторных мезоэкономических систем, в которых локационные, технологические и институциональные факторы будут играть равнозначную роль;

2) последствия глобального доминирования промышленных платформ для существования кластеров в традиционном виде; в частности, анализ последствий автоматизации, аддитивных технологий и снижения роли локальных специализированных рынков труда (роли человека в производственном процессе);

3) изменение государственной политики, связанной с формированием платформенной экономики; исследование вопроса о том, насколько государственная политика может и должна содействовать развитию зарождающихся и сформированных платформ.

В заключение выскажем предположение, что роль экономического зонирования и кластеризации будет снижаться, кластерный подход на локальном уровне и развитие платформенных технологий в глобальном масштабе совместно приведут к обострению конкуренции на уровне перспективных технологических *агломераций* (пока для их характеристики формируется понятие «умные города»). Однако более строгое обоснование или корректировка данной гипотезы требуют значительного объема наблюдений, а также совершенствования понятийного и аналитического аппарата.

### Список литературы

1. *MGI*. Digital globalization: The new era of global flows. McKinsey & Company, 2016.
2. *Kinsley S.* The matter of 'virtual' geographies // *Progress in Human Geography*. 2014. Vol. 38, № 3. P. 364—384.
3. *Kenney M., Zysman J.* The rise of the platform economy // *Issues in Science and Technology*. 2016. Vol. 32, iss. 3. URL: <http://issues.org/32-3/the-rise-of-the-platform-economy/> (дата обращения: 07.12.2017).
4. *Evans P., Gawer A.* The Rise of the Platform Enterprise: A Global Survey. The Center for Global Enterprise, 2016.
5. *Anttiroiko A., Pekka V., Bailey S.* Smart cities in the new service economy: Building platforms for smart services // *Artificial Intelligence and Society*. 2014. № 29. P. 323—334.
6. *OECD*. Trust in peer platform markets: Consumer Survey Findings // *OECD Digital Economy Papers*. 2017. № 263.
7. *Rochet J., Tirole J.* Platform competition in two-sided markets // *Journal of the European Economic Association*. 2003. № 4. P. 990—1029.

8. *Elsner W., Heinrich T.* Coordination on «Meso»-Levels: On the Co-evolution of Institutions, Networks and Platform Size // Sectors matter! Exploring Mesoeconomics / ed. S. Mann. Springer, 2011. P. 115—165.
9. *Коваленко А.И.* Проблематика исследований многосторонних платформ // Современная конкуренция. 2016. Т. 10, №3 (57). С. 64—90.
10. *Шаститко А.Е., Паришина Е.Н.* Рынки с двусторонними сетевыми эффектами: спецификация предметной области // Современная конкуренция. 2016. Т. 9. №1 (55). С. 5—18.
11. *Яблонский С.А.* Многосторонние платформы и рынки: основные подходы, концепции и практики // Российский журнал менеджмента. 2013. Т. 11, № 4. С. 57—78.
12. *Evans D.* Platform Economics: Essays on Multi-Sided Businesses. Competition Policy International, 2011.
13. *Argenton C., Pruffer J.* Search Engine Competition with Network Externalities // Journal of Competition Law and Economics. 2012. Vol. 8, iss. 1. P. 73—105.
14. *Belleflamme P., Peitz M.* Industrial Organization: Markets and Strategies. Cambridge University Press, 2010.
15. *Langley P., Leyshon A.* Platform capitalism: The intermediation and capitalization of digital economic circulation // Finance and Society. 2017. №3 (1). P. 11—31.
16. *Church J., Gandal N.* Network Effects, Software Provision and Standardization // Journal of Industrial Economics. 1992. №40. P. 85—104.
17. *Шай О.* Организация отраслевых рынков: Теория и ее применение. М., 2014.
18. *Turok I., Bailey D., Clark J. et al.* Global reversal, regional revival? // Regional Studies. 2017. Vol. 51, iss. 1. P. 1—8.
19. *Демьяненко А.Н.* Мезоэкономика... теперь и развития (заметки на полях книги «Мезоэкономика развития») // Пространственная экономика. 2013. №1. С. 144—170.
20. *Докинз Р.* Эгоистичный ген. М., 2013.
21. *Сморodinская Н.В.* Глобализированная экономика: от иерархии к сетевому укладу. М., 2015.
22. *Гареев Т.Р.* Кластеры в институциональной проекции: к теории и методологии локального социально-экономического развития // Балтийский регион. 2012. №3. С. 7—33.
23. *Марков Л.С.* Теоретико-методологические основы кластерного подхода. Новосибирск, 2015.
24. *Kosinski M., Wang Y., Lakkaraju H., Leskovec J.* Mining Big Data to Extract Patterns and Predict Real-Life Outcomes // Psychological Methods. 2016. Vol. 21, №4. P. 493—506.
25. *Edwards J.* Amazon might be lowering the rate of inflation globally // Business Insider. 08.10.2017. URL: <http://www.afr.com/technology/web/ecommerce/amazon-might-be-lowering-the-rate-of-inflation-globally-20171008-gywssu> (дата обращения: 07.12.2017).
26. *Новые производственные технологии : публичный аналитический доклад / ред. И.Г. Дежина, А.К. Пономарев, А.С. Фролов.* Сколтех, 2015.

### Об авторе

*Тимур Рустамович Гареев*, кандидат экономических наук, Сколковский институт науки и технологий, Россия.

E-mail: [tgareev@gmail.com](mailto:tgareev@gmail.com)

### Для цитирования:

*Гареев Т.Р.* Платформенные рынки: место в теории развития мезоэкономических систем и вызов пространственным исследованиям // Балтийский регион. 2018. Т. 10, №2. С. 26—38. doi: 10.5922/2079-8555-2018-2-2.

PLATFORM MARKETS:  
THEIR PLACE IN THE THEORY OF MESOECONOMIC SYSTEM:  
DEVELOPMENT AND A CHALLENGE TO SPATIAL STUDIES

T. R. Gareev<sup>1</sup>

<sup>1</sup> Skolkovo Institute of Science and Technology  
100, Novaya St., Moscow Region, Skolkovo, 143025, Russia

Submitted on February 07, 2018  
doi: 10.5922/2079-8555-2018-2-2

*Over the past three decades, researchers across different disciplines have paid close attention to the development of platform markets — an emergent long-term trend in economic policy. I consider platform markets as institutional and technological systems. Platforms create systems of rules and mechanisms that stimulate agents to adopt, maintain, and improve standards disseminated by the most successful platforms. Similarly to economic zones and clusters, platform markets are two-factor mesoeconomic systems. In this article, I consider the differences between two-factor systems and traditional one-factor groupings (agglomerations, industries, and conglomerates). I present a general theoretical framework for studying two-factor mesoeconomic systems, which is employed in a comparative analysis. A specific feature of platforms is the contribution of digital technology to the formalisation of relevant external effects and institutions, whereas economic zones are characterised by the external effects of agglomeration and clusters — by locally specific effects. Platforms are replacing economic zoning and clustering on the research agenda.*

**Keywords:** platform, platform markets, platform economy, network effects, cluster, conglomerate, local economic zone, mesoeconomic system, agglomeration, spatial economics

#### References

1. MGI. Digital globalization: The new era of global flows, 2016, *McKinsey & Company*, 156 p.
2. Kinsley, S. 2014, The matter of ‘virtual’ geographies, *Progress in Human Geography*, Vol. 38, no. 3. p. 364—384.
3. Kenney, M., Zysman, J. 2016, The rise of the platform economy, *Issues in Science and*, Vol. XXXII, no. 3, Spring 2016, available at: <http://issues.org/32-3/the-rise-of-the-platform-economy> (accessed 07.12.2017).
4. Evans, P., Gawer, A. 2016, *The Rise of the Platform Enterprise: A Global Survey*, The Center for Global Enterprise.
5. Anttiroiko, A., Pekka, V., Bailey, S. 2014, Smart cities in the new service economy: Building platforms for smart services, *Artificial Intelligence and Society*, no. 29, p. 323—334.
6. OECD. Trust in peer platform markets: Consumer Survey Findings, 2017, *OECD Digital Economy Papers*, no. 263.
7. Rochet, J., Tirole, J. 2003, Platform competition in two-sided markets, *Journal of the European Economic Association*, no. 4. p. 990—1029.
8. Elsner, W., Heinrich, T. 2011, Coordination on “Meso”-Levels: On the Co-evolution of Institutions, Networks and Platform Size. In: Mann, S. (ed.) *Sectors matter! Exploring Mesoeconomics*, Springer, p. 115—165.
9. Kovalenko, A.I. 2016, The problems of research of multilateral platforms, *Sovremennaya konkurentsia* [Contemporary competition], Vol. 10, no. 3(57), p. 64—90 (in Russ.).
10. Shastitko, A.E., Parshina, E.N. 2016, Markets with two-way network effects: specification of the domain, *Sovremennaya konkurentsia* [Contemporary competition], Vol. 9, no. 1 (55), p. 5—18 (in Russ.).

11. Yablonsky, S. A. 2013, Multilateral platforms and markets: basic approaches, concepts and practices, *Rossiiskii zhurnal menedzhmenta* [Russian Management Journal], Vol. 11, no. 4, p. 57—78 (in Russ.).
12. Evans, D. (ed.) 2011, *Platform Economics: Essays on Multi-Sided Businesses*, Competition Policy International.
13. Argenton, C., Prufer, J. 2012, Search Engine Competition with Network Externalities, *Journal of Competition Law and Economics*, Vol. 8, no. 1, p. 73—105.
14. Belleflamme, P., Peitz, M. 2010, *Industrial Organization: Markets and Strategies*, Cambridge University Press.
15. Langley, P., Leyshon, A. 2017, Platform capitalism: The intermediation and capitalization of digital economic circulation, *Finance and Society*, no. 3 (1), p. 11—31.
16. Church, J., Gandal, N. 1992, Network Effects, Software Provision and Standardization, *Journal of Industrial Economics*, no. 40, p. 85—104.
17. Shai, O. 2014, *Organizatsiya otraslevykh rynkov: Teoriya i ee primeneniye* [Organization of industrial markets: Theory and its application], Moscow (in Russ.).
18. Turok, I., Bailey, D., Clark, J., Du, J., Fratesi, U., Fritsch, M., Harrison, J., Kemeny, T., Kogler, D., Legendijk, A., Mickiewicz, T., Miguelez, E., Usai, S., Wislade, F. 2017, Global reversal, regional revival? *Regional Studies*, Vol. 51, no. 1, p. 1—8.
19. Demyanenko, A. N. 2013, Mesoeconomics... now and development (notes on the margins of the book "Mesoeconomics of Development"), *Prostranstvennaya ekonomika* [Spatial Economics], no. 1, p. 144—170 (in Russ.).
20. Dawkins, R. 1976, *The Selfish Gene*, Oxford University Press, 224 p.
21. Smorodinskaya, N. V. 2015, *Globalizirovannaya ekonomika: ot ierarkhii k setevomu ukladu* [The globalized economy: from the hierarchy to the networked way of life], Moscow (in Russ.).
22. Gareev, T. R. 2012, Clusters in the institutional perspective: on the theory and methodology of local socioeconomic development, *Balt. Reg.*, no. 3, p. 4—24. doi: 10.5922/2079-8555-2012-3-1.
23. Markov, L. S. 2015, *Teoretiko-metodologicheskie osnovy klaster'nogo podkhoda* [Theoretical and methodological foundations of the cluster approach], Novosibirsk, 300 p. (in Russ.).
24. Kosinski, M., Wang, Y., Lakkaraju, H., Leskovec, J. 2016, Mining Big Data to Extract Patterns and Predict Real-Life Outcomes, *Psychological Methods*, Vol. 21, no. 4, p. 493—506.
25. Edwards, J. 2017, Amazon might be lowering the rate of inflation globally, *Business Insider*, 08.10.2017, available at: <http://www.afr.com/technology/web/ecommerce/amazon-might-be-lowering-the-rate-of-inflation-globally-20171008-gywssu> (accessed 07.12.2017).
26. Dezhina I. G. (ed.) 2015, *Novye proizvodstvennye tekhnologii* [New production technologies], public analytical report, Skultech, available at: <ftp://ftp.repec.org/opt/ReDIF/RePEc/gai/ruser/154Dezhina.pdf> (accessed 4.2.2018) (in Russ.).

The author

*Dr Timur R. Gareev*, Skolkovo Institute of Science and Technology, Russia.  
E-mail: [tgareev@gmail.com](mailto:tgareev@gmail.com)

**To cite this article:**

Gareev T. R. 2018, Platform Markets: Their Place in the Theory of Mesoeconomic System: Development and a Challenge to Spatial Studies, *Balt. Reg.*, Vol. 10, no. 2, p. 26—38. doi: 10.5922/2079-8555-2018-2-2.

# ЭКОНОМИЧЕСКАЯ ГЕОГРАФИЯ



## «ОДИН ПОЯС — ОДИН ПУТЬ»: ВОЗМОЖНОСТИ ДЛЯ РЕГИОНОВ ЗАПАДНОГО ПОРУБЕЖЬЯ РОССИИ

А. Г. Дружинин<sup>1, 2</sup>

Я. Дун<sup>3</sup>



*Важнейшей составляющей (и фактором) глобальных геоэкономических трансформаций в последние годы выступает развитие Китайской Народной Республики, возрождающийся лидерский потенциал и амбиции этой страны, в том числе ее нарастающие усилия по реформированию, интеграции евразийского пространства. Базовой программной декларацией и инструментом реализации долгосрочных китайских геостратегических интересов (проецирующихся на сопредельные государства, регионы, на перспективы их социально-экономической динамики) является провозглашенный в 2013 году мегапроект «Один пояс — один путь», объединивший в себе транспортно-логистические, производственно-инвестиционные, финансовые, научно-технические, гуманитарные и внешнеполитические аспекты. Опираясь на китайскую и российскую научную аналитику, авторы поставили цель высветить основные геоэкономические и геополитические аспекты реализации концепции «Один пояс — один путь», оценить потенциал и риски инкорпорирования в данный интеграционный проект территорий Российской Федерации. Особое внимание при этом уделено регионам западного порубежья России — это 17 субъектов Федерации, занимающих 8,6% территории страны, концентрирующих 17,4% ее совокупного ВРП и 20,8% всего населения. Проанализированы современные факторы (в том числе геополитические) и тренды экономического развития регионов западного порубежья России, показано, что именно для приграничных, приморских территорий запада Российской Федерации вхождение в контур китайских евразийских интеграционных инициатив (способное генерировать дополнительные предпосылки для позитивной «переоценки» всего российского пространства) особым образом актуализировано. Приоритетное внимание уделено возможностям инкорпорирования в мегапроект «Один пояс — один путь» российских регионов на Балтике, включая и эксклавную, испытывающую выраженную «островизацию» (в инфраструктурно-экономическом смысле) Калининградскую область.*

<sup>1</sup> Южный федеральный университет, 344006, Россия, Ростов-на-Дону, ул. Большая Садовая, 105.

<sup>2</sup> Балтийский федеральный университет им. И. Канта, 236041, Россия, Калининград, ул. А. Невского, 14.

<sup>3</sup> Нанкинский институт географии и лимнологии Китайской академии наук 210008, Китай, Нанкин, 73-я Восточная Пекинская дорога.

Поступила в редакцию 09.02.2018 г.

doi: 10.5922/2079-8555-2018-2-3

© Дружинин А. Г., Дун Я., 2018

**Ключевые слова:** геоэкономика, Китай, Евразия, транспортно-логистические коридоры, региональное развитие, центрo-периферийная система, западное порубежье России

## Введение

Непрерывным условием производственной активности, как это неизменно акцентирует в своих трудах выдающийся теоретик географии Дэвид Харви [1; 2], выступает «закрепление» («фиксация») пространства (путем создания и реконструкции транспортно-логистической и иной инфраструктуры, производственных объектов, жилищного строительства и др.) и, на этой основе, все новое и новое его «производство». В современной геоэкономической архитектонике масштаб, потенциал и векторы доминантных пространственных изменений в значительной мере обусловлены «взрывным» экономическим ростом в Китайской Народной Республике<sup>1</sup> с ее геостратегическими, маркетинговыми и финансово-инвестиционными интересами. Их устремленной на перспективу геоидеологической манифестацией и одновременно выверенной, поддержанной на международном уровне, обеспеченной ресурсами, технологизированной и уже воплощаемой в сотнях конкретных проектов (подробнее см.: [3—5]) государственной стратегией внешнеэкономических и внешнеполитических взаимодействий по переформатированию евразийского экономического пространства выступает ныне концепция «Один пояс — один путь» (一帶一路), чья полномасштабная имплементация, полагаем, способна породить как новые социально-экономические возможности, так и риски для обширнейших периферийно-периферийных территорий Евразии.

Цель статьи — высветить важнейшие геоэкономические и геополитические аспекты реализации концепции «Один пояс — один путь», оценить возможности инкорпорирования в данный интеграционный проект регионов западного побережья России.

### «Один пояс — один путь» как геостратегия и мегапроект по «переформатированию» евразийского пространства

Концепция «Один пояс — один путь» озвучена Председателем КНР Си Цзиньпином осенью 2013 года; менее чем через год она официально названа ключевой составляющей внешнеполитического курса китайского руководства [6]. В марте 2015 года опубликован конкретный план по ее реализации («Прекрасные перспективы и практические действия...»), включивший такие приоритетные аспекты, как транснациональное взаимодействие, сопряжение транспортной инфраструктуры вовлекаемых в проект государств, сотрудничество в энергетической, аграрной и иных сферах, обеспечение условий для инвестиций и свободной торговли [7; 8]. Параллельно презентованы и наиболее вероятностные, соответствующие интересам КНР маршруты (геостратегические направления) прохождения «Одного пояса — одного пути» как непосредственно по внутриконтинентальным территориям Евразии, так и по опоясывающим ее морским акваториям (рис.).

<sup>1</sup> Если в 1992 году на КНР, по данным Всемирного банка, приходилось 1,8% мирового ВВП по официальному обменному курсу, то в 2000 году — 3,6%, 2013-м — 12,6%, в 2015-м — 14,9%; по ППС же валовой продукт нового, уже предугадываемого ведущими аналитиками глобального лидера к 2017 году составил 18,6% от общемирового, превысив аналогичный показатель по США в 1,22 раза, по ЕС — в 1,18 раза.





Рис. Приоритетные маршруты «Одного пояса — одного пути»

Составлено по [6; 9—11].

Помимо диверсифицированной «континентально-океанической» транспортно-логистической составляющей («один пояс», отчасти повторяя древние пути китайских мореходов [12], прорисовывает важнейшие маршруты современного судоходства [13; 14]; «один путь», также подкрепляемый исторической памятью<sup>2</sup> о былом коммуникационном коридоре, вмещавшем в себя большую часть территории Центрального Китая и простиравшемся по территории современного Ирана, Ирака, Сирии вплоть до западных берегов Средиземного моря, фиксирует приоритеты «сухопутных» геоэкономических взаимодействий) данный мегапроект уже в 2016 году обрел значимый инвестиционно-производственный, научно-технологический<sup>3</sup>, финансовый и гуманитарный компоненты. Как подчеркивает известный китайский географ Лию Ви Дун (Liu Wei Don), инициатива «Один пояс — один путь» являет новый интеллектуальный горизонт экономической глобализации, способствуя социальной справедливости, снижая бедность, расширяя выбор путей развития, поддерживая культурное разнообразие [15; 16].

Выступая органичной частью системных, выстраиваемых в формате «взаимного доверия» и «общего выигрыша» [10; 17] усилий по развитию Китай-

<sup>2</sup> Эта память была возрождена и актуализирована благодаря геоконцепту «Шелкового пути» (die Seidenstrasse), презентованному в работах немецких ученых — географа Ф. фон Рихтгофена и историка А. Херманна (см.: [9]).

<sup>3</sup> КНР заявлена готовность поддерживать международные исследовательские проекты стран «Одного пояса — одного пути» в области цифровой экономики, нанотехнологий, биотехнологий и др., включая создание совместных лабораторий, оснащение их оборудованием, стажировки специалистов и др.

ской Народной Республики (включая преодоление сохраняющейся социально-экономической асимметрии между восточными и западными провинциями этой страны [11; 18; 19]), расширению ее маркетинговых возможностей и в целом укреплению геоэкономических и геополитических позиций в рамках общей реализуемой «креативной экспансии» [5], «Один пояс — один путь» знаменует собой концептуальную рамку уже фактически достигнутого (и далее практически закрепляемого, учитывая, что, по имеющимся оценкам [20], уже на современном этапе проект охватывает 65 стран с населением в 4,4 млрд человек) панъевразийского торгового, производственного, инвестиционного и финансового лидерства Китая — государства, все более «выходящего из тени» [21], способного, по мнению экспертов, уже через десять-пятнадцать лет стать первой по совокупной мощи державой мира [22]. Непременным условием полномасштабной и устойчивой реализации данного геостратегического вектора выступает как сохранение стабильной транспортно-логистической «связки» со все еще экономически сильной Европой, так и дальнейшее последовательное вовлечение в китайскую геоэкономику, в сферу интересов китайских корпораций (в том числе на основе масштабной индустриализации периферии [23]) ресурсного потенциала государств Центральной, Южной и Юго-Восточной Азии, Среднего Востока — уже сейчас КНР доминирует на рынках Пакистана, Таджикистана, Киргизии, Ирана, Монголии, имеет устойчивые интересы в Японии, Индии, странах Персидского залива и др. [24]. Потенциально существенную роль в реализации идеи «Один пояс — один путь» способна (как симптоматично и не без оснований отмечают китайские аналитики [25; 26]) сыграть и Россия, ее регионы.

### **Возможности и риски реализации проекта «Один пояс — один путь» для России: геоэкономический и геополитический аспекты**

Современные взаимоотношения Китая и России базируются не только на разноплановом продолжительном опыте непосредственного географического соседства (в последние годы выступающего важным фактором в том числе трансграничного сотрудничества, развития территорий протяженного китайско-российского приграничья [27]), на значимых (особенно для Российской Федерации, с учетом того, что доля КНР в ее внешнеторговом обороте к началу 2018 года достигла рекордных 17,2%) внешнеторговых обменах, но и на становящейся все более отчетливой в контексте резко проявившегося с 2014 года конфликта в отношениях между Россией и Западом «сближенности» геополитических позиций и интересов двух стран, их евразийской взаимозависимости.

По совокупности своих важнейших общественно-географических параметров Китай и Россия могут быть отнесены к немногочисленной категории «стран-гигантов» [28]; баланс сил между ними тем не менее устойчиво изменяется. В российском «активе» — юрисдикция над обширным сегментом Евразии (31,5% всей ее площади), по-прежнему масштабное, хотя и частично растраченное в постсоветский период геоисторическое наследие, вновь возросшее в последнее десятилетие военно-стратегическое влияние (по оценке С. Караганова, Россия де-факто — крупнейший поставщик безопасности в мире [22]), равно как и усилия, отчасти успешные [29], по выстраиванию «россиецентрированных» межгосударственных интеграционных форматов (ОДКБ, ЕАЭС). Все это, впрочем, контрастирует с геоэкономическим положением

страны, в том числе с устойчиво нарастающей дистанцией между «размерами» китайской и российской экономики. Если в 1992 году по такому важнейшему индикатору, как ВВП (по официальному обменному курсу), позиции двух стран были практически паритетными, то уже к 2000 году китайская превосходила российскую в 4,7, а в 2015 году — в 8,3 раза. На КНР, согласно статистике Всемирного банка, приходится ныне почти четверть ВВП всего евразийского материка, в то время как на Россию — лишь 2,83%, а на все государства ЕАЭС — 3,37% (по ППС доля КНР в ВВП Евразии — 26,5%, России — 4,4%), и в этой ситуации для КНР достигнутые с Российской Федерацией в 2014—2015 годах<sup>4</sup> договоренности о «сопряжении» евразийских интеграционных инициатив (констатирующие и конструирующие новую евразийскую реальность, являющие логичную попытку уйти от прямого «столкновения интересов», нащупать, выстроить стратегические, ориентированные на перспективу взаимные «скрепы») обретают не только экономический, но и геополитический (пока явно превалирующий) контекст и резоны.

Важно осознавать, что предлагаемый КНР интеграционный проект, в целом созвучный доминирующей в российском научном и политическом дискурсе идее «разворота на восток», формирования «Большого евразийского партнерства» [30—32], первоочередным образом нацелен на решение задач самого «срединного государства», на обустройство его периферии, и рассчитывать России в современном контексте на особые преференции и бонусы не приходится. Отсутствует для Китая и заведомая предопределенность (преимущество) первостепенной реализации северного, идущего по территории РФ варианта (рукава) «одного пути»: южная альтернатива, прочерченная по Центральной Азии, Пакистану, Ирану, государствам Южного Кавказа и Ближнего Востока, облегчает доступ сразу к 16 государствам с мощным (538 млн человек), динамичным (увеличившимся на 18% за последние десять лет) совокупным демографическим потенциалом; вероятность ускоренного социально-экономического роста в этих странах существенно выше, чем в РФ; более благоприятна (имеет меньше геостратегических рисков) и перспектива их инкорпорирования в сферу экономических интересов КНР.

Впрочем, обсуждаемую российскими авторами [33] возможность (и сопутствующий негатив) игнорирования или непервоочередного освоения российского вектора «одного пути» не стоит преувеличивать. Следуя уже сложившейся традиции, КНР, вероятнее всего, будет диверсифицировать трансконтинентальные маршруты (вплоть до готовности соучаствовать в обустройстве Северного морского пути и освоении российского сектора Арктики); основополагающими при этом, в силу несоизмеримости морских и железнодорожных тарифов, продолжают оставаться именно морские грузоперевозки («один пояс»), и для России, сумевшей существенно нарастить свою портовую инфраструктуру на Балтике, в Причерноморье, на Тихом океане [34; 35], это открывает дополнительные возможности развития стратегически значимых приморских территорий. Заметим также, что характерная ныне для геоэкономики Евразии доминантность европейско-китайского товарообмена не вечна; развитие стран Южной и Юго-Восточной Азии (в том числе и в русле китайских инициатив)

<sup>4</sup> Совместное заявление Российской Федерации и Китайской Народной Республики о сотрудничестве по сопряжению строительства Евразийского экономического союза и Экономического пояса Шелкового пути. Москва, 8 мая 2015 года. URL: <http://www.kremlin.ru/supplement/4971> (дата обращения: 13.03.2018).

неизбежно превратит европейский субконтинент лишь в один из равномаштабных экономических центров. В интересах и Китая, и России важнее в этой связи скоординированно выстраивать и модернизировать не только широтные (восток — запад) транспортные коридоры, но и всю евразийскую коммуникационную инфраструктуру, в частности ее меридианальные (север — юг) отрезки. Параллельно возникают фундаментальные совместные китайско-российские задачи (и ответственность) в сфере безопасности, стабилизации политической, социальной, а в перспективе — и экологической ситуации в странах южного «подбрюшья» Российской Федерации. Именно геополитическое «сопряжение» евразийской активности России и Китая создает фундамент и для последующих крупных совместных инфраструктурных проектов, и для столь необходимого (уже реализуемого, например, в сфере ОПК [36]) научно-технологического сотрудничества, и для обретения мегапроектом «Один пояс — один путь» выраженного собственно «российского вектора». Вхождение в контур китайских евразийских интеграционных инициатив генерирует при этом дополнительные предпосылки для позитивной «переоценки» всего российского пространства (асимметричного, слабо интегрированного, «разреженного» селитебно и экономически [37]); принимая во внимание реалии последнего, равно как и нарастающие геополитические риски, следует отметить особую актуальность (как это ни парадоксально на первый взгляд) приоритетного инкорпорирования в «Один пояс — один путь» именно западных регионов России, включая непосредственно ее «порубежье» — приграничные и приморские территории.

### Западное порубежье России: общественно-географические реалии в меняющемся евразийском контексте

Феномен *западного порубежья России* (ЗПР) полимасштабен, нестатичен, многогранен, «размыт» в своем пространственном контуре<sup>5</sup>. Вмещающая барьерно-контактные территории непосредственного сопряжения Запада (в его военно-политическом и цивилизационном смыслах) с Россией и являющая собой «подковообразный» ареал, опоясывающий западную (северо-западную, юго-западную) периферию Российской Федерации, ЗПР вместе с тем позиционно, ментально и институционально в существенной мере инкорпорировано в метарегиональные трансевразийские лимитрофные («буферные») конструкты, или «территории-проливы» [38], такие как «Балто-Черноморье» [39], «Балтийский регион» [40], «Причерноморье» [41], «Баренц-регион» [42]. Это и «фасад», и «буфер», и при-, а также трансграничное пространство, плотно включенное в современную архитектуру страны (в том числе в ее центро-периферийную структуру, в систему «москвоцентричности») и имеющее не только непосредственно примыкающий к рубежам государства региональный и муниципальный контур-каркас, но и множественные (транспорт, логистика, погранично-таможенная инфраструктура и др.) вынесенные элементы. Собственно же в *региональной проекции* ЗПР целесообразно рассматривать прежде всего как совокупность 17 субъектов РФ (табл.), приграничных либо приморских, примыкающих к морским акваториям (4 региона имеют выход исключительно к морским рубежам России).

<sup>5</sup> Содержательно-объектные рамки категории «российское порубежье» могут варьировать, подразумевая в том числе и предельно широкую ее интерпретацию: «...земли, страны и народы по обе стороны от наших новых и традиционных границ» [43, с. 3].

**Западное побережье России в региональной проекции  
(важнейшие хозяйственные и селитебные характеристики)**

Регион	Удельный вес в России*, %				Динамика численности населения за 2010—2016 годы, %	Городские агломерации с населением более 500 тыс. чел.*	Крупнейшие морские порты ( грузооборот в 2017 году, млн тонн)**	Инвестиционный рейтинг***
	в территории	в ВВП	в населении	во внешнеторговом обороте				
<i>Северный сегмент</i>								
Архангельская область	2,4	0,6	0,8	0,5	- 5,2	—	—	3В1
Ненецкий автономный округ	1,0	0,3	0,03	0,0	+ 4,8	—	—	3В2
Мурманская область	0,8	0,6	0,5	0,5	- 4,6	—	Мурманск (51,7)	3В1
Республика Карелия	1,1	0,3	0,4	0,2	- 2,5	—	—	3С1
<i>Северо-западный (балтийский) сегмент</i>								
Санкт-Петербург	0,01	4,7	3,6	7,9	+ 7,8	Санкт-Петербургская (около 6,5 млн)	Большой порт Санкт-Петербург (53,6)	1А
Ленинградская область	0,5	1,3	1,2	1,6	+ 4,2	—	Усть-Луга (103,3); Приморск (57,6); Высоцк (17,5)	3А1
Калининградская область	0,1	0,5	0,7	1,5	+ 4,7	Калининградская (около 600 тыс.)	Калининград (13,8)	3В1
Псковская область	0,3	0,2	0,4	0,1	- 4,3	—	—	3В2
<i>Западный сегмент</i>								
Смоленская область	0,3	0,4	0,6	0,5	- 3,1	—	—	3В1
Брянская область	0,2	0,4	0,8	0,2	- 4,3	—	—	3В1
Курская область	0,2	0,5	0,8	0,2	- 0,3	Курская (550 тыс.)	—	3А1
Белгородская область	0,2	1,0	1,1	0,8	+ 1,4	—	—	2А
Воронежская область	0,3	1,3	1,6	0,4	0,0	Воронежская (1100 тыс.)	—	3А1
<i>Юго-западный (причерноморский) сегмент</i>								
Ростовская область	0,6	1,8	2,9	1,7	- 1,1	Ростовская (более 2 млн)	Ростов-на-Дону (14,9)	2А
Краснодарский край	0,4	3,0	3,8	2,0	+ 6,5	Краснодарская (около 1,2 млн); Сочинско-Туапсинская (550 тыс.)	Новороссийск (147,4); Туапсе (26,6); Порт Кавказ (35,3); Тамань (14,9)	1А
Республика Крым	0,2	0,4	1,3	0,02	- 2,6	Севастопольско-Ялтинская (550 тыс.)	—	3В1
Город Севастополь	0,0	0,1	0,3	0,0	+ 12,9		—	3В2

\* По данным Федерального агентства по статистике.

\*\* По данным Ассоциации морских торговых портов России, URL: <http://www.morport.com/>

\*\*\* Инвестиционный рейтинг согласно рейтинговому агентству «Эксперт РА», URL: <https://raexpert.ru/>: 1А — максимальный потенциал — минимальный риск; 2А — средний потенциал — минимальный риск; 3А1 — пониженный потенциал — минимальный риск; 3В1 — пониженный потенциал — умеренный риск; 3В2 — незначительный потенциал — умеренный риск; 3С1 — пониженный потенциал — высокий риск.

В России — стране со сложным «многососедским», по А. И. Трейвишу [28], окружением, чей хозяйственный и селитебный каркас в силу комплекса факторов существенно «смещен» на запад, «европоцентричен» [30], а само западное порубежье в нынешнем виде существует, являя свое многообразие [44] и продолжая «доформировываться», немногим более четверти века (почти 71% из 5750 км сухопутных границ Российской Федерации на западе — «постсоветские»), соответствующие регионы в социально-экономической системе страны в своей массе демонстрируют значимые (относительно не «периферийные») позиции, что наглядно иллюстрирует статистика: занимая 8,6% территории, относимые к ЗПР субъекты РФ концентрируют 17,4% ее совокупного ВРП и 20,8% всего населения.

В контексте глобализации, «открытия» трансформирующейся российской экономики и резко проявившихся (особенно в 1990-е годы) экономических градиент в системе «Россия — Запад» западное порубежье нарастило важнейшие в геоэкономическом отношении транспортно-транзитные (локализованные на его территории терминалы по итогам 2017 года обеспечивают 73% всего грузооборота морских портов России), ресурсно-сырьевые и аграрно-производственные функции (симптоматично, что на регионы ЗПР приходится 18,1% внешнеторгового оборота страны). Здесь же сконцентрированы общероссийского масштаба торгово-логистические центры (Санкт-Петербург, Калининград, Новороссийск), «сгустки» производственно-технологической и инновационно-образовательной активности, а также потребительского и инвестиционного спроса (Санкт-Петербургская, Ростовская, Воронежская и Краснодарская городские агломерации). Показательно, что за исключением своего «северного сегмента» (а также Брянской, Смоленской и Псковской областей) ЗПР остается миграционно привлекательным регионом, и сопряженные с этим позитивные демографические и экономические эффекты (подкрепляя доминирующие представления о приоритетном развитии столичных и приморских «портовых» регионов [45—47]) корреспондируют с талассоаттрактивностью [48] — устойчивым притяжением населения, производства и инфраструктуры к морским побережьям. «Историческая колея» развития, дополняемая и подкрепляемая превалярующими в постсоветский период трендами, предопределила «полосообразно-зонально-островной» характер хозяйственного и селитебного «ландшафта» ЗПР, чья полиморфность и вместе с тем значение для страны рельефно высветились в условиях резко проявившейся (с 2014 года) геополитической и геоэкономической турбулентности.

Западное порубежье «пополнилось», в частности, Крымским полуостровом, сразу же ставшим де-факто одним из инвестиционных приоритетов РФ (за 2014—2017 годы инвестиции в основной капитал по двум его регионам возросли в 4,9 раза) и вместе с тем территорией с противоречивым геополитическим статусом и «усеченными» геоэкономическими возможностями. Рост «барьерности» отдельных сегментов границы (с Украиной, Польшей, Литвой и др.) сопровождался не только свертыванием традиционных трансграничных контактов, но и выраженной «островизацией» (в инфраструктурно-экономическом смысле, включая обособление энергетической системы, частичное свертывание приграничного сотрудничества и др.) эксклавной Калининградской области. На этом фоне существенно приросли товарно-сырьевые потоки через основные (балтийские и черноморские) транспортные коридоры [49], а социально-экономический потенциал ЗПР оказался поддержан не только подготовкой к Чемпионату мира по футболу 2018 года (Санкт-Петербург, Калининград, Ростов-на-Дону и Сочи), но и повсеместным укреплением в нем во-

енно-силового и оборонно-промышленного контура. Характерно, что в условиях кризисного спада (2015—2016) большинство (13 из 17) регионов ЗПР демонстрировали экономический рост, в 9 имела место позитивная динамика инвестиционной активности.

Общественно-географическая специфика регионов ЗПР (благоприятное транспортно-транзитное положение, сложившиеся системы расселения с развитой инфраструктурой, экспортная ориентация ключевых производств, опыт трансграничной активности [49—51]) создает возможности, а усиливающееся размежевание в системе «Россия — Запад», дополняемое характерной для отдельных сегментов ЗПР «размытой» идентичностью, сочетающейся со «стрессом соседства» [52], диктует необходимость наращивания их геоэкономической «многовекторности»; определенные возможности связаны здесь и с потенциалом китайского евразийского интеграционного проекта.

### Приоритеты и возможности инкорпорирования регионов западного побережья России в мегапроект «Один пояс — один путь»

Темпы, векторы и сама возможность «освоения» китайской геоэкономикой компонент российского пространства (включая регионы ЗПР) обусловлены их позиционными, структурными, функциональными, ресурсными, логистическими и иными особенностями. Вероятнее всего, инкорпорирование экономики России в «Один пояс — один путь» начнется с уже реально осваиваемых китайским бизнесом важнейших центров страны, в первую очередь Санкт-Петербурга<sup>6</sup>. Уместно полагать, что «сопряжение» нового евразийского интеграционного мегапроекта с возможностями и целевыми ориентирами регионов ЗПР будет происходить с ориентацией на опыт западных партнеров, на функционирующие при их участии производственные (в том числе трансграничные) кластеры, что благоприятствует, в частности, привлечению китайских инвестиций в «автосборочные» проекты не только в Санкт-Петербургской агломерации (уже сейчас обеспечивающей 27% общероссийского выпуска автомобилей), но и в Калининградской области, где еще более высокой привлекательностью (с учетом специфики китайского рынка) обладает уникальный комплекс по добыче и обработке янтаря.

Для северного сегмента ЗПР основными аттракторами китайских интересов (пока лишь «прощупываемых») способны стать Мурманск и Архангельск как важнейшие транспортные узлы, базы освоения Арктики и центры регионов со значимым (для производства минеральных удобрений, металлургии и др.) ресурсным потенциалом. Для западного и южного (причерноморского) побережья это агроклиматические ресурсы и базирующие на них, уже в значительной мере экспортоориентированные [49] растениеводческие кластеры (пояс приграничных регионов «от Смоленска до Крыма» обеспечивает 30% всего сельхозпроизводства России).

<sup>6</sup> Именно в Санкт-Петербурге размещено одно из представительств экспортно-импортного банка Китая (The Export-Import Bank of China / China Exim Bank); с 2005 года китайский бизнес реализовывает в городе на Неве крупный девелоперский проект «Балтийская жемчужина» (жилье); в настоящее время ведется строительство российско-китайского бизнес-парка «Китай-город» и логистического центра «Alibaba Group»; из Пулково выполняются прямые регулярные полеты в Урумчи, Шанхай и Пекин, а также чартерные рейсы в Пекин, Ухань, Макао и Тайбэй, что способствует бизнес-коммуникации, а также привлекает в город тысячи туристов [53].

Наращиванию числа (и отраслевого «спектра») инвестиционных проектов могут благоприятствовать крупные, реализуемые при участии фирм из КНР девелоперские проекты, а также расширяющийся альянс с российским крупным<sup>7</sup> и средним бизнесом. Катализатором и индикатором инкорпорирования в геоэкономическое пространство «срединного государства» территорий западного порубежья способны стать также китайские инвестиции в портовое хозяйство (пока лишь обсуждаемые) и иные крупные транспортно-логистические комплексы. Для РФ при этом особенно важно с учетом общей геополитической конъюнктуры, а также стабильно нарастающего турецкого влияния в Причерноморье привлечь китайский бизнес на Крымский полуостров, осуществив тем самым его частичную геоэкономическую «деблокаду».

Фиксируя внимание на возможностях и приоритетах, констатируем, что ожидать какой-либо стремительной «китаизации» ЗПР не следует: наши партнеры будут и далее внимательно «присматриваться» к ситуации в регионах, отслеживать общие для страны хозяйственные и политические тренды, параллельно изучая и формируя «порубежные» альтернативы (в Беларуси, на Украине, а также, вероятно, в Турции, Польше, странах Балтии и др.). Россия же, для которой западное порубежье на многие десятилетия сохранит значение первостепенного, важнейшего<sup>8</sup>, должна при этом продолжать последовательно модернизировать транспортную инфраструктуру, шире и эффективнее «точечно» внедрять спектр инструментов развития (СЭЗ (ОЭЗ), ТОР), равно как и содействовать формированию (и наращиванию) «китайского вектора» в территориальном маркетинге городов и регионов при одновременном учете их долгосрочных социально-экономических и экологических интересов.

### Заключение

В современной, стремительно изменяющейся Евразии потенциал и возможности китайского проекта «Один пояс — один путь» столь же невозможно игнорировать, сколь и переоценивать, связывая с перспективой включения в контур китайских интеграционных инициатив сиюминутные завышенные экономические ожидания. Сказанное относится и к регионам ЗПР, и к стране в целом. Чем сильнее Российская Федерация будет экономически, чем устойчивее окажутся ее геополитические и геоэкономические позиции в пределах евразийского пространства (в том числе и на основе восстановления продуктивного диалога с государствами Евросоюза), тем более велика вероятность практического «сопряжения» «Одного пояса — одного пути» с задачами пространственного развития России, модернизации ее трансконтинентальной транспортно-логистической сети и с интеграционными усилиями в различных форматах. Что же касается китайского евразийского мегапроекта, то само его появление — это еще один серьезный довод в пользу сохранения (и активизации) «восточного» вектора развития российского общества; частным (но пер-

<sup>7</sup> Опыт сотрудничества с китайскими партнерами располагают такие ведущие, плотно «укорененные» в регионах ЗПР компании, как «Газпром», «Еврохим», «Фосагро», РУСАЛ, «Объединенная судостроительная корпорация» и др.

<sup>8</sup> Как справедливо акцентировано в «Концепции стратегии пространственного развития России до 2030 года», «сила инерции будет продолжать двигать пропорции в сторону запада» [54, с. 25].



востепенным, знаковым) его воплощением призвано стать наращивание партнерского взаимодействия российских географов-обществоведов с китайскими коллегами, в том числе и с теми, кто уже продуктивно разрабатывает «россиеведческую» тематику как в университетах (Пекина, Урумчи, Сианя, Ланчжоу, Харбина, Кунмина и др.), так и в академических структурах (в Институте географических наук и природных ресурсов Китайской академии наук, в Институте России, Восточной Европы и Центральной Азии при Академии общественных наук КНР и др.).

*Исследование выполнено в рамках гранта РНФ 18-17-00112 «Обеспечение экономической безопасности регионов Западного побережья России в условиях геополитической турбулентности».*

### Список литературы

1. Harvey D. Revolutionary and Counter Revolutionary Theory in Geography and the Problem of Ghetto Formation // *Antipode*. 1972. Vol. 4, №2. P. 1—13.
2. Harvey D. Globalization and the Spatial Fix // *Geographische Revue*. 2001. №2. P. 23—30.
3. Лукин А.В. Идея «Экономического пояса Шелкового пути» и евразийская интеграция // *Международная жизнь*. 2014. №7. С. 54—62.
4. Самбурова Е.Н., Мироненко К.В. «Китайское экономическое чудо» в мирохозяйственном измерении // *Региональные исследования*. 2016. №3. С. 149—157.
5. Федоровский А. Россия и вызовы Восточной Азии // *Мировая экономика и международные отношения*. 2016. Т. 60, №3. С. 58—71.
6. Bai Y.X., Wang S.J. Silk-road economic belt: the strategic corridor of China going global // *Journal of Northwest University: Philosophy and Social Sciences Edition*. 2014. Vol. 44, №4. P. 32—38.
7. Zheng L., Liu Z.G. Spatial pattern of Chinese outward direct investment in the Belt and Road Initiative area // *Progress in Geography*. 2015. Vol. 34, №5. P. 563—570.
8. Zou J.L., Liu C.L., Yin G.Q. et al. Spatial patterns and economic effects of China's trade with countries along the Belt and Road // *Progress in Geography*. 2015. Vol. 34, №5. P. 598—605.
9. Feng Z.X. Strategic transportarteries connecting transport arteries China to Eurasia: details of the area, route delineation and function of the New silk-road economic belt // *Science Frontier*. 2014. №4. P. 79—85.
10. Hu A.G., Ma W., Yan Y.L. Connotation, definition and passage of "Silk-Road Economic Belt" strategy // *Journal of Xinjiang Normal University: Edition of Philosophy and Social Sciences*. 2014. Vol. 35, №2. P. 1—11.
11. Zhou M.L. Build Silk Road Economic Belt and promote regional economic correspond development // *China Nationality*. 2014. №8. P. 20—23.
12. Guo L.X. Distribution of ports in China // *Acta Geographica Sinica*. 1994. Vol. 49, №5. P. 385—393.
13. Song Z.Y., Che S.Y., Wang J.E. et al. Spatiotemporal distribution and functions of border ports in China // *Progress in Geography*. 2015. Vol. 34, №5. P. 589—597.
14. Wang J.E., Jiao J.J., Jing Y. et al. Transport hinterlands of border ports by China-Europe express trains and hub identification // *Progress in Geography*. 2017. Vol. 36, №11. P. 1332—1339.
15. Liu W.D. Scientific understanding of the Belt and Road Initiative of China and related research themes // *Progress in Geography*. 2015. Vol. 35, №5. P. 538—544.
16. Liu W.D. Inclusive globalization: New philosophy of China's Belt and Road Initiative // *Bulletin of Chinese Academy of Sciences*. 2017. №4. P. 331—339.
17. Gao H.C. Deepen economic and trade cooperation: the "Belt and Road" makes new pattern of economic and trade cooperation // *International Business and Accountant*. 2014. №6. P. 5—7.

18. Liu W., Liu H., Tang Z. et al. The impacts of exports on regional economic development and industrial restructuring in China // *Acta Geographica Sinica*. 2010. Vol. 65, №4. P. 407—415.
19. Liu H., Yeerken W., Wang C. Impacts of the Belt and Road Initiative on the spatial pattern of territory development in China // *Progress in Geography*. 2015. Vol. 34, №5. P. 545—553.
20. Уняев С. В. Китайский проект «Один пояс — один путь»: концепция, план, сотрудничество с Россией // *Проблемы Дальнего Востока*. 2015. №4. С. 8—21.
21. Портняков В. Я. Возвращение Китая: что дальше? // *Россия в глобальной политике*. 2014. №3. С. 34—43.
22. Караганов С. Мир на вырост // *Россия в глобальной политике*. 2018. №1. URL: <http://www.globalaffairs.ru/number/Mir-na-vyurost-19357> (дата обращения: 22.03.2018).
23. Чубаров И. Г., Калашиников Д. Б. «Один пояс — один путь»: глобализация по-китайски // *Мировая экономика и международные отношения*. 2018. Т. 62, №1. С. 25—33.
24. Дружинин А. Г. Геоэкономические взаимозависимости и геополитические альянсы в современном евразийском пространстве // *Социально-экономическая география. Вестник Ассоциации российских географов-обществоведов*. 2017. №6. С. 24—38.
25. Li Q. Regional strategic implication and practice in Chinese-Central-Asian innovative cooperative mode and co-construction of «Silk Road Economic Belt» // *Journal of Shaanxi Normal University: Philosophy and Social Sciences Edition*. 2014. Vol. 43, №4. P. 5—15.
26. Mao H. Y. Prospects of energy cooperation of China with Russia and Central Asian countries // *Progress in Geography*. 2013. Vol. 32, №10. P. 1433—1443.
27. Горячко М. Д., Колосов В. А. Потенциал приграничного взаимодействия и развитие регионов на юге Дальнего Востока и Сибири // *Российское пограничье: социально-политические и инфраструктурные проблемы*. М., 2016. С. 55—72.
28. Трейвиш А. И. Город, район, страна и мир. Развитие России глазами страноведа. М., 2009.
29. Druzhinin A. Russia in modern Eurasia: The Vision of a Russian Geographer // *Quaestiones Geographicae*. 2016. Vol. 35, №3. P. 31—39.
30. Вардомский Л. Б. Государственная идентичность и пространственное развитие России: опыт столетия или уроки русских революций // *ЭКО. Всероссийский экономический журнал*. 2017. №12. С. 33—50.
31. Караганов С., Макаров И. Российский поворот на Восток // *Россия в глобальной политике*. 2017. №12. URL: <http://www.globalaffairs.ru/global-processes/Rossiiskii-povorot-na-Vostok-19272> (дата обращения: 22.03.2018).
32. Шупер В. А. Евразийское будущее России в свете чередования интеграционных и дезинтеграционных циклов // *Балтийский регион*. 2016. Т. 8, №4. С. 7—17.
33. Безруков Л. А. Трансиб и Шелковый путь: глобальная инфраструктура и региональное развитие // *ЭКО. Всероссийский экономический журнал*. 2016. №7. С. 21—36.
34. Дружинин А. Г. «Морская составляющая» российской общественной географии: традиции и новации // *Известия РАН. Сер. геогр.* 2016. №6. С. 7—16.
35. Radvanyi J. Quand Vladimir Poutine se fait géographe... // *Hérodote*. 2017. №3—4 (166—167): Géopolitique de la Russie. P. 113—132.
36. Деланоэ И. Сильные и слабые стороны российского ВМФ в период преобразований. Записка Аналитического центра Обсерво. 2018. №17. URL: [http://obsfr.ru/fileadmin/Policy\\_paper/PP\\_17\\_RU\\_Delanoe.pdf](http://obsfr.ru/fileadmin/Policy_paper/PP_17_RU_Delanoe.pdf) (дата обращения: 30.03.2018).
37. *Пространство современной России: возможности и барьеры развития (размышления географов-обществоведов)* / отв. ред. А. Г. Дружинин, В. А. Колосов, В. Е. Шувалов. М., 2012.
38. Цымбурский В. Л. Остров Россия. Геополитические и хронополитические работы. 1993—2007. М., 2007.
39. Ильин М. В., Мелешкина Е. Ю. Балто-Черноморье в двойной системе Европа — Евразия // *Балтийский регион*. 2012. №2. С. 81—87.
40. Клемешев А. П., Корнеев В. С., Пальмовский Т. и др. Подходы к определению понятия «Балтийский регион» // *Балтийский регион*. 2017. Т. 9, №4. С. 7—28.

41. *Добрански С.* Формирование Черноморского сообщества // Полис. Политические исследования. 2013. № 1. С. 177—181.
42. *Рубцова Н.А.* Баренц-регион в условиях глобализации и регионализации // Вестник Поморского университета. Сер.: Гуманитарные и социальные науки. 2009. № 5. С. 60—64.
43. *Бабурин В.Л., Данышин А.И., Елховская Л.И.* География российского порубежья: мы и наши соседи. М., 2006.
44. *Российско-украинское пограничье: двадцать лет разделенного единства / под ред. В.А. Колосова, О.И. Вендиной.* М., 2011.
45. *Гранберг А.Г.* Основы региональной экономики. 4-е изд. М., 2004.
46. *Лачининский С.С., Семенова И.В.* Санкт-Петербургский приморский регион: геоэкономическая трансформация территории. СПб., 2015.
47. *Пчелинцев О.С.* Региональная экономика в системе устойчивого развития. М., 2004.
48. *Дружинин А.Г.* Талассоаттрактивность населения в современной России: общественно-географическая экспликация // Балтийский регион. 2017. Т. 9, № 2. С. 28—43.
49. *Трансграничное кластерообразование в приморских зонах европейской части России: факторы, модели, экономические и экистические эффекты / под ред. А.Г. Дружинина.* Ростов н/Д, 2017.
50. *Колосов В.А.* Как изучать «новое приграничье» России? // Международные процессы. 2004. Т. 2, № 6. С. 89—97.
51. *Поткова Л.И.* Приграничное пространство как особый тип территории (на примере российско-украинского приграничья) // Известия Русского географического общества. 2005. Т. 137, № 1. С. 83—89.
52. *Крылов М.П.* Региональная идентичность в Европейской России. М., 2010.
53. *Приморские зоны России на Балтике: факторы, особенности, перспективы и стратегии трансграничной кластеризации / под ред. А.Г. Дружинина, А.П. Клемешева, Г.М. Федорова.* М., 2018.
54. *Концепция стратегии пространственного развития России до 2030 года : проект.* М., 2016. URL: [http://xn----7sbbhnbqial1ebd4mma.xn--p1ai/uploadedFiles/files/Kontseptsiya\\_SPR.pdf](http://xn----7sbbhnbqial1ebd4mma.xn--p1ai/uploadedFiles/files/Kontseptsiya_SPR.pdf) (дата обращения: 20.04.2018).

## Об авторах

*Александр Георгиевич Дружинин*, доктор географических наук, профессор, директор Северо-Кавказского НИИ экономических и социальных проблем, Южный федеральный университет, Россия; профессор-исследователь, Балтийский федеральный университет им. И. Канта, Россия.

E-mail: alexdru9@gmail.com

*Явень Дун*, доктор географических наук, профессор, Нанкинский институт географии и лимнологии Китайской академии наук, Китай.

### Для цитирования:

*Дружинин А.Г., Дун Я.* «Один пояс — один путь»: возможности для регионов западного порубежья России // Балтийский регион. 2018. Т. 10, № 2. С. 39—55. doi: 10.5922/2079-8555-2018-2-3.



ONE BELT — ONE ROAD INITIATIVE: A WINDOW OF OPPORTUNITY  
FOR RUSSIA'S WESTERN BORDER REGIONS

A. G. Druzhinin<sup>1</sup>  
Y. Dong<sup>2</sup>

<sup>1</sup> Southern Federal University  
105 Bolshaya Sadovaya St., Rostov-on-Don, Russia 344006

<sup>2</sup> Immanuel Kant Baltic Federal University  
14 A Nevskogo St., Kaliningrad, Russia, 236041.

<sup>3</sup> Nanjing Institute of Geography and Limnology, Chinese Academy of Sciences  
73 Beijing E Rd, Xuanwu Qu, Nanjing Shi, Jiangsu Sheng, China, 210008

Submitted on February 09, 2018

doi: 10.5922/2079-8555-2018-2-3

*In recent years, global geo-economic transformations have been considerably affected by the development of the People's Republic of China, its reviving leadership and ambitions, and its increasing efforts to reformat and integrate the Eurasian space. The One Belt — One Road Initiative is a manifesto and a tool to advance China's long-term geostrategic interests that spread to the bordering states and regions and to the prospects of their socioeconomic development. The initiative encompasses transportation and logistics, production and investment, finances, research and technology, humanitarian affairs, and foreign policy. In this article, we will highlight the key geo-economic and geopolitical aspects of the One Belt — One Road initiative implementation, based on the Chinese and Russian studies. Another goal is to weigh up the risks and benefits associated with the extension of the project to Russian territories. Special attention is paid to Russia's western borderlands — 17 regions that account for 8.6% of the country's territory, 17.4% of the total GRP, and 20.8% of the national population. We analyse the factors in effect — including geopolitical ones, as well as current trends in the development of Russia's western borderlands. It is shown that the inclusion into the Chinese Eurasian integration initiatives creates additional incentives for a positive re-evaluation of the Russian space as a whole and holds special relevance for Russia's western borderlands. We analyse the possibility of including Russia's Baltic regions — the infrastructural and economic island of the Kaliningrad exclave among them — into the One Belt — One Road Initiative.*

*Keywords:* geoeconomics, China, Eurasia, transport and logistics corridors, regional development, core-periphery system, Russia's western borderlands

#### References

1. Harvey, D. 1972, Revolutionary and Counter Revolutionary Theory in Geography and the Problem of Ghetto Formation, *Antipode*, Vol. 4, no. 2, p. 1—13.
2. Harvey, D. 2001, Globalization and the Spatial Fix, *Geographische Revue*, no. 2, p. 23—30.
3. Lukin, A. V. 2014, The idea of the "Economic belt of the Silk Road" and the Eurasian integration, *Mezhdunarodnaya zhizn'* [International life], no. 7, p. 54—62 (in Russ.).
4. Samburova, E. N., Mironenko, K. V. 2016, The "Chinese Economic Miracle" in the World Economic Dimension, *Regional'nye issledovaniya* [Regional research], no. 3, p. 149—157 (in Russ.).
5. Fedorovsky, A. 2016, Russia and the challenges of East Asia, *Mirovaya ekonomika i mezhdunarodnye otnosheniya* [World Economy and International Relations], Vol. 60, no. 3, p. 58—71 (in Russ.).
6. Bai, Y. X., Wang, S. J. 2014, Silk-road economic belt: the strategic corridor of China going global, *Journal of Northwest University: Philosophy and Social Sciences Edition*, Vol. 44, no. 4, p. 32—38.

7. Zheng, L., Liu, Z.G. 2015, Spatial pattern of Chinese outward direct investment in the Belt and Road Initiative area, *Progress in Geography*, Vol. 34, no. 5, p. 563—570.
8. Zou, J.L., Liu, C.L., Yin, G.Q. et al. 2015, Spatial patterns and economic effects of China's trade with countries along the Belt and Road, *Progress in Geography*, Vol. 34, no. 5, p. 598—605.
9. Feng, Z.X. 2014, Strategic transportarteries connecting transport arteries China to eurasia: details of the area, route delineation and function of the new silk road economic belt, *Science Frontier*, no. 4, p. 79—85.
10. Hu, A.G., Ma, W., Yan, Y.L. 2014, Connotation, definition and passage of "Silk-Road Economic Belt" strategy, *Journal of Xinjiang Normal University: Edition of Philosophy and Social Sciences*, Vol. 35, no. 2, p. 1—11.
11. Zhou, M.L. 2014, Build Silk Road Economic Belt and promote regional economic correspond development, *China Nationality*, no. 8, p. 20—23.
12. Guo, L.X. 1994, Distribution of ports in China, *Acta Geographica Sinica*, Vol. 49, no. 5, p. 385—393.
13. Song, Z.Y., Chem, S.Y., Wang, J.E. et al. 2015, Spatiotemporal distribution and functions of border ports in China, *Progress in Geography*, Vol. 34, no. 5, p. 589—597.
14. Wang, J.E., Jiao, J.J., Jing, Y. et al. 2017, Transport hinterlands of border ports by China-Europe express trains and hub identification, *Progress in Geography*, Vol. 36, no. 11, p. 1332—1339.
15. Liu, W.D. 2015, Scientific understanding of the Belt and Road Initiative of China and related research themes, *Progress in Geography*, Vol. 35, no. 5, p. 538—544.
16. Liu, W.D. 2017, Inclusive globalization: New philosophy of China's Belt and Road Initiative, *Bulletin of Chinese Academy of Sciences*, no. 4, p. 331—339.
17. Gao, H.C. 2014, Deepen economic and trade cooperation: the "Belt and Road" makes new pattern of economic and trade cooperation, *International Business and Accountant*, no. 6, p. 5—7.
18. Liu, H.G., Tang, Z.P. et al. 2010, The impacts of exports on regional economic development and industrial restructuring in China, *Acta Geographica Sinica*, Vol. 65b, no. 4, p. 407—415.
19. Liu, H., Yeerken, W.Z.T., Wang, C.L. 2015, Impacts of the Belt and Road Initiative on the spatial pattern of territory development in China, *Progress in Geography*, Vol. 34b, no. 5, p. 545—553.
20. Unyaev, S.V. 2015, Chinese project "One belt is one way": concept, plan, cooperation with Russia, *Problemy Dal'nego Vostoka* [Problems of the Far East], no. 4, p. 8—21 (in Russ.).
21. Portnyakov, V. Ya. 2014, The Return of China: What Next? *Rossiia v global'noi politike* [Russia in global politics], no. 3, p. 34—43 (in Russ.).
22. Karaganov, S. 2018, The world at the rear, *Rossiia v global'noi politike* [Russia in global politics], no. 1, available at: <http://www.globalaffairs.ru/number/Mir-na-vyrost-19357> (accessed 22.03.2018) (in Russ.).
23. Chubarov, I.G., Kalashnikov, D.B. 2018, "One belt is one way": globalization in Chinese, *Mirovaya ekonomika i mezhdunarodnye otnosheniya* [World Economy and International Relations], Vol. 62, no. 1, p. 25—33 (in Russ.).
24. Druzhinin, A.G. 2017, Geo-economic interdependencies and geopolitical alliances in the modern Eurasian space, *Sotsial'no-ekonomicheskaya geografiya. Vestnik Assotsiatsii rossiiskikh geografov-obshchestvovedov (ARGO)* [Socio-economic geography. Bulletin of the Association of Russian Geographers-social scientists (ARGO)], no. 6, p. 24—38 (in Russ.).
25. Li, Q. 2014, Regional strategic implication and practice in Chinese-Central-Asian innovative cooperative mode and co- construction of "Silk Road Economic Belt", *Journal of Shaanxi Normal University: Philosophy and Social Sciences Edition*, Vol. 43, no. 4, p. 5—15.
26. Mao, H.Y. 2013, Prospects of energy cooperation of China with Russia and Central Asian countries, *Progress in Geography*, Vol. 32, no. 10, p. 1433—1443.
27. Goryachko, M.D., Kolosov, V.A. 2016, Potential of cross-border cooperation and development of regions in the south of the Far East and Siberia. In: *Rossiiskoe pogranič'e: sotsial'no-politicheskie i infrastrukturalnye problemy* [Russian borderlands: socio-political and infrastructure problems], Moscow, p. 55—72 (in Russ.).

28. Treyvish, A.I. 2009, *Gorod, raion, strana i mir. Razvitie Rossii glazami stranoveda* [City, district, country and world. The development of Russia through the eyes of the country expert], Moscow, 372 p. (in Russ.).
29. Druzhinin, A. 2016, Russia in modern Eurasia: The Vision of a Russian Geographer, *Quaestiones Geographicae*, Vol. 35, no. 3, p. 31—39.
30. Vardomsky, L.B. 2017, State identity and spatial development of Russia: the experience of the century or lessons of Russian revolutions, *ECO*, no. 12, p. 33—50 (in Russ.).
31. Karaganov, S. Makarov, I. 2017, The Russian turn to the east, *Rossiya v global'noi politike* [Russia in global politics], no. 12, available at: <http://www.globalaffairs.ru/global-processes/Rossiiskii-povorot-na-Vostok-19272> (accessed 22.03.2018) (in Russ.).
32. Shuper, V.A. 2016, Eurasian Future of Russia: Alternating Integration and Disintegration Cycles, *Balt. Reg.*, Vol. 8, no. 4, p. 4—12. doi: 10.5922/2079-8555-2016-4-1.
33. Bezrukov, L.A. 2016, Transsib and the Silk Road: global infrastructure and regional development, *ECO*, no. 7. p. 21—36 (in Russ.).
34. Druzhinin, A.G. 2016, "Marine component" of Russian social geography: traditions and innovations, *Izvestiya RAN. Seriya geograficheskaya* [Proceedings of the Russian Academy of Sciences. Geographic series], no. 6, p. 7—16 (in Russ.).
35. Radvanyi, J. 2017, Quand Vladimir Poutine se fait géographe... *Hérodote*, Vol. 3, no. 166—167, p. 113—132. doi: 10.3917/her.166.0113.
36. Delanoe, I. 2018, The strengths and weaknesses of the Russian Navy in the period of transformation, *OBSERVO*, 24 p., available at: [http://obsfr.ru/fileadmin/Policy\\_paper/PP\\_17\\_RU\\_Delanoe.pdf](http://obsfr.ru/fileadmin/Policy_paper/PP_17_RU_Delanoe.pdf) (accessed 30.03.2018) (in Russ.).
37. Druzhinin, A.G., Kolosov, V.A., Shuvalov, V.E. (ed.) 2012, *Prostranstvo sovremennoi Rossii: vozmozhnosti i bar'ery razvitiya (razmyshleniya geografov-obshchestvovedov)* [The space of modern Russia: opportunities and barriers of development (reflections of social geographers)], Moscow, 336 p. (in Russ.).
38. Tsymburskii, V.L. 2007, *Ostrov Rossiya. Geopoliticheskie i khronopoliticheskie raboty. 1993—2007* [Island of Russia. Geopolitical and chronopolitical work. 1993—2007], Moscow, 345 p. (in Russ.).
39. Ilyin, M.V., Meleshkina, E. Yu. 2012, The Baltic-Pontic region in the Europe—Eurasia dual system, *Balt. Reg.*, no. 2, p. 62—75. doi: 10.5922/2079-8555-2012-2-7.
40. Klemeshev, A.P., Korneevets, V.S., Palmowski, T., Studzieniecki, T., Fedorov, G.M. 2017, Approaches to the Definition of the Baltic Sea Region, *Balt. Reg.*, Vol. 9, no. 4, p. 4—20. doi: 10.5922/2079-8555-2017-4-1.
41. Dobransky, S. 2013, Formation of the Black Sea community, *Polis*, no. 1, p. 177—181 (in Russ.).
42. Rubtsova, N.A. 2009, The Barents region in the context of globalization and regionalization, *Vestnik Pomorskogo universiteta. Seriya: Gumanitarnye i sotsial'nye nauki* [Bulletin of the Pomor University. Series: Humanities and Social Sciences], no. 5, p. 60—64 (in Russ.).
43. Baburin, V.L., Danshin, A.I., Elkhovskaya, L.I. 2006, *Geografiya rossiiskogo porubezh'ya: my i nashi sosed'i* [Geography of the Russian border: we and our neighbors], Moscow, 303 p. (in Russ.).
44. Kolosov, V.A., Vendina, O.I. (eds.) 2011, *Rossiisko-ukrainskoe pogranich'e: dvadtsat' let razdelen'nogo edinstva* [Russian-Ukrainian borderlands: twenty years of divided unity], Moscow, 352 p. (in Russ.).
45. Granberg, A.G. 2004, *Osnovy regional'noi ekonomiki* [Basics of regional economy], Moscow, 495 p. (in Russ.).
46. Lachininsky, S.S., Semenova, I.V. 2015, *Sankt-Peterburgskii primorskii region: geoeconomicheskaya transformatsiya territorii* [St. Petersburg seaside region: geo-economic transformation of the territory], St. Petersburg, 191 p. (in Russ.).
47. Pchelintsev, O.S. 2004, *Regional'naya ekonomika v sisteme ustoichivogo razvitiya* [Regional economy in the system of sustainable development], Moscow, 258 p. (in Russ.).
48. Druzhinin, A.G. 2017, The coastalisation of population in today's Russia: A sociogeographical explication, *Balt. Reg.*, Vol. 9, no. 2, p. 19—30. doi: 10.5922/2079-8555-2017-2-2.
49. Druzhinin, A. G. (ed.) 2017, *Transgranichnoe klasteroobrazovanie v primorskikh zonakh Evropeiskoi chasti Rossii: faktory, modeli, ekonomicheskie i ekisticheskie efekty* [Transboundary cluster formation in the coastal zones of the European part of Russia: factors, models, economic and telecommunication effects], Rostov-on-Don, 421 p. (in Russ.).

50. Kolosov, V. A. 2004, How to study the "new frontier" of Russia? *Mezhdunarodnye protsessy* [International Processes], Vol. 2, no. 6, p. 89—97 (in Russ.).

51. Popkova, L. I. 2005, Cross-border space as a special type of territory (on the example of the Russian-Ukrainian borderland), *Izvestiya Russkogo geograficheskogo obshchestva* [Proceedings of the Russian Geographical Society], Vol. 137, no. 1, p. 83—89 (in Russ.).

52. Krylov, M. P. 2010, *Regional'naya identichnost' v Evropeiskoi Rossii* [Regional identity in European Russia], Moscow, 240 p. (in Russ.).

53. Druzhinin, A. G., Klemeshev, A. P., Fedorov, G. M. (eds.). 2018, *Primorskie zony Rossii na Baltike: faktory, osobennosti, perspektivy i strategii transgranichnoi klasterizatsii* [Primorye zones of Russia in the Baltic: factors, features, perspectives and strategies of transboundary clustering], Moscow, 210 p. (in Russ.).

54. The concept of the strategy of spatial development of Russia until 2030. Project, 2016, Moscow, available at: [http://xn----7sbbhnbqial1ebd4mma.xn--p1ai/uploadedFiles/files/Kontseptsiya\\_SPR.pdf](http://xn----7sbbhnbqial1ebd4mma.xn--p1ai/uploadedFiles/files/Kontseptsiya_SPR.pdf) (accessed 20.04.2018) (in Russ.).

#### The authors

*Prof. Alexander G. Druzhinin*, Director of the North Caucasus Institute for Economic and Social Studies, Southern Federal University; Research Professor; Immanuel Kant Baltic Federal University, Russia.

E-mail: alexdru9@gmail.com

*Prof. Yawen Dong*, Nanjing Institute of Geography and Limnology, Chinese Academy of Sciences, China.

#### To cite this article:

Druzhinin A. G., Dong Y. 2018, One Belt — One Road Initiative: A Window of Opportunity for Russia's Western Border Regions, *Balt. Reg.*, Vol. 10, no. 2, p. 39—55. doi: 10.5922/2079-8555-2018-2-3.

**ПРОБЛЕМА  
ЭКВИВОКАЛЬНОСТИ  
В ИДЕНТИФИКАЦИИ  
ГРАНИЦ КЛАСТЕРА:  
НА ПРИМЕРЕ КЛАСТЕРОВ  
СТРАН БАЛТИИ**

*А. С. Михайлов<sup>1</sup>  
А. А. Михайлова<sup>1</sup>*



С ростом международной конкуренции между государствами, активно интернирующимися в мировую экономическую систему, у национальных правительств возросла потребность в проведении территориально адаптированной региональной политики, выступающей важнейшим механизмом повышения страновой конкурентоспособности. Широкое распространение в государственном управлении получил подход целенаправленной поляризации пространства регионов путем содействия формированию новых и поддержки уже существующих узлов региональной экономической системы: кластеров, инновационных систем, промышленных дистриктов и других. Возникновению подобных форм пространственно-сетевых взаимодействий предшествует образование различных типов общностей (институциональной, культурной, организационной, технологической, социальной, когнитивной). Их сочетание образует уникальную мозаику территориальной общности региона. Географическая близость выступает основой для формирования разнообразных пространственно-сетевых объединений, которые могут пересекаться и принимать очертания, отличные от территориально-административных границ региона. В этой связи особую важность для регионального планирования и управления приобретает вопрос идентификации различных форм пространственно-сетевых образований в геопространстве. В данной работе, представляющей собой часть полномасштабного исследования по проблеме эквивокальности границ территориальной общности, решается задача идентификации границ территориального кластера, получившего активное распространение в качестве не только органически возникающей формы взаимодействий, но и инструмента целенаправленного регионального развития. С опорой на ранее полученные результаты разработана комплексная модель территориальной общности, позволяющая связать ее географическую, институциональную, культурную, организационную, технологическую, социальную и когнитивную границы, и произведена адаптация модели границ для территориального кластера. Особенности кластера как формы локализованных пространственно-сетевых взаимодействий обусловили необходимость выделения специфических типов границ: внешней, внутренней, тематической, абсорбции. Практическая применимость предложенного подхода апробирована на примере национальных и региональных кластеров стран Балтии и, более подробно, на примере латвийского кластера информационных технологий. При-

---

<sup>1</sup> Балтийский федеральный университет им. И. Канта, 236041, Россия, Калининград, ул. А. Невского, 14.

Поступила в редакцию 15.12.2017 г.

doi: 10.5922/2079-8555-2018-2-4

© Михайлов А. С., Михайлова А. А., 2018



*балтийские страны в последнее десятилетие активизировали свои усилия по кластеризации экономической деятельности и представляют хороший пример глобальности кластерных взаимодействий, когда границы различных типов общностей выходят за пределы национальных границ. Латвийский ИТ-кластер, один из наиболее зрелых кластеров в Прибалтике и значимая точка роста экономики Латвии, характеризуется существенными различиями в масштабе географической и нетерриториальных типов границ, что необходимо учитывать при проведении региональной и секторальной политики.*

**Ключевые слова:** кластерная политика, территориальный кластер, кластерная инициатива, трансграничное сотрудничество, территориальная общность, Прибалтийские государства, кластерная граница

## Введение

Масштабные изменения в мировой экономической системе последних десятилетий, сопровождающиеся экспансией идей сетевой экономики, открытых инноваций, сопроизводства ценности, комбинации креативности и предпринимательства, сформировали у многих стран потребность в поиске новых траекторий развития с последующей реструктуризацией национальных экономик. Стремление к поддержанию конкурентоспособности на международной арене активизировало конкурентную борьбу между различными экономическими системами, сформировав спрос на реинновацию подходов, форм, методов и механизмов реализации традиционных экономических процессов и управления ими. Одним из трендов экономического развития стала искусственная поляризация геопространства путем целенаправленного формирования разнообразных форм пространственно-сетевых взаимодействий, таких как международные и региональные кластеры, региональные инновационные системы, регионы знаний, международные инновационные сети и т. д. Как правило, подобная управляемая деформация сопровождается пространственной концентрацией ресурсов: кадровых, финансовых, знаниевых, предпринимательских, инвестиционных, управленческих и других, усиливая существующую территориальную неоднородность.

Укоренение складывающихся экономических отношений хозяйствующих субъектов способствует образованию территориальной общности, выступающей основой для органических и организованных пространственных образований, кристаллизующихся в различные формы. В рамках одного региона могут сосуществовать сразу несколько территориальных общностей, что усиливает проблему эквивокальности их пространственных границ. Отсутствие комплексного методологического подхода к разработке инструментария идентификации и картографирования границ затрудняет как выявление и оценку свойств, структуры, особенностей функционирования территориальных общностей и сформировавшихся на их основе форм пространственно-сетевых взаимодействий, так и управление ими. В этом аспекте данная работа является продолжением целостного экономико-географического исследования, направленного на изучение проблемы эквивокальности в идентификации границ территориальной общности в современном геоэкономическом контексте. С опорой на ранее полученные результаты в статье решается задача по обоснованию применимости разработанного подхода идентификации границ территориальной общности к кластеру как одной из наиболее распространенных пространственно-сетевых форм взаимодействия.

Изучение особенностей протекания процесса кластерогенеза на современном этапе проведено на примере стран Балтии — государств с активной кла-

стерной политикой. В последнее десятилетие в Прибалтийских государствах запущен ряд кластерных инициатив и созданы реально действующие кластеры. При этом небольшая площадь этих стран и их соседское расположение создают хорошую основу для формирования кластеров различного масштаба: региональных, национальных, международных. В этом отношении Литва, Латвия и Эстония представляют существенный интерес для целей исследования, выступая площадкой для апробации предложенных ранее теоретических моделей.

### Модель границ территориальной общности

С позиции общественной географии территориальная общность представляет собой сложную территориально укорененную систему пространственно-сетевых взаимодействий неоднородных субъектов (предприятий, органов государственной власти и управления, научно-исследовательских и образовательных учреждений, общественных организаций и др.), расположенных в рамках географически очерченного ареала и связанных технологическим, социальным, организационным, институциональным, культурным и/или когнитивным сходством [1—3]. Территориальная общность характеризуется эмерджентными свойствами, формирующимися в слиянии свойств совокупности взаимодействующих субъектов и контекстной среды. Декомпозиция ее структурных элементов позволила выявить семь основных типов общностей (географическую, технологическую, социальную, организационную, институциональную, культурную, когнитивную), взаимосвязанных между собой. В реальных территориальных общностях наличие всех типов не обязательно, их состав подвижен в течение времени. Базовым типом является географическая общность, отражающая территориальное единство акторов — субъектов взаимодействий. На нее наслаиваются другие «нетерриториальные» (иначе — виртуальные) типы общностей, единство которых реализовано в пространственной модели территориальной общности (рис. 1).

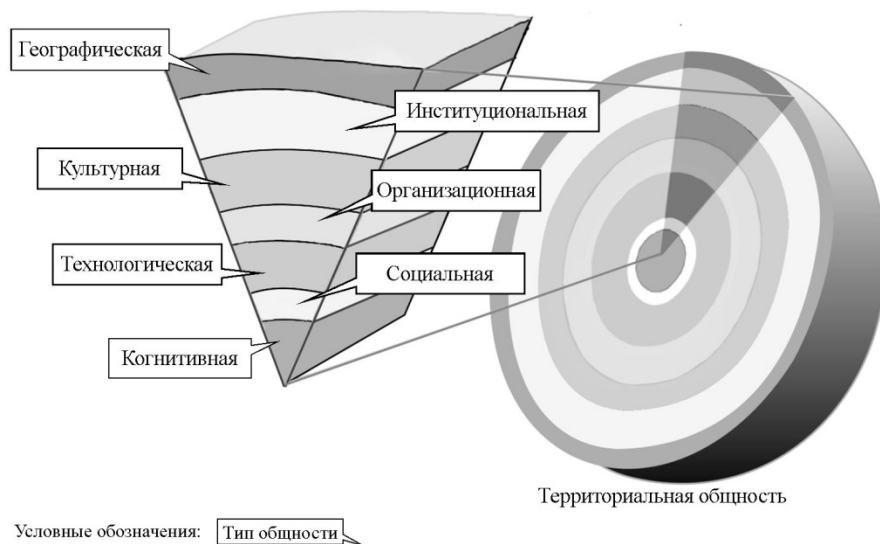


Рис. 1. Принципиальная модель территориальной общности

Наиболее обширная из виртуальных общностей — институциональная. Она характеризует укорененность элементов территориальной общности в едином институциональном поле, формируемом совокупностью формальных и неформальных институтов. На базе институциональной общности складывается культурная, являющаяся ее продолжением. Она отражает сходство субъектов взаимодействия в их убеждениях, организационной и бизнес-культуре, нормах поведения и традициях хозяйствования, зачастую формирующихся исторически в течение длительного времени. Организационная и технологическая общности непосредственно связаны с характером и видом деятельности, которая ведется хозяйствующими субъектами. Организационная общность проявляется в сходстве размеров и структуры компаний, сфер специализации, целевых рынков ресурсов и сбыта, стратегий развития, а технологическая — в применении унифицированных технологических стандартов, реализации стратегии технологической совместимости, формировании общей технологической специализации. Наиболее локальными видами общностей являются социальная и когнитивная, чье формирование требует устойчивых социальных связей и тесных личных контактов. Социальная общность выражается в форме родства, дружбы, панибратства и иных близких неформальных связей, а когнитивная — в отношениях взаимопонимания благодаря сходству процессов мышления, восприятия и интерпретации информации, событий, явлений.

Реализация системного подхода к территориальной общности получила продолжение в формировании теоретического подхода к определению ее границы как сложного многокомпонентного объекта исследования (табл.).

**Многомерная граница территориальной общности**

Тип границы	Характеристика
Географическая	Детерминируется физическим расположением участников взаимодействий — элементов территориальной общности; привязана к инфраструктурным объектам; может иметь прерывистый характер, обусловленный дисперсностью системы глобально-локальных взаимодействий
Институциональная	Очерчивает институциональное поле взаимодействий внутри территориальной общности; имеет два контура — внешний (формально закрепленный через законы, нормы, правила и т. д.) и внутренний (не формализованный, определяемый единством ценностей, процедур и иных неформальных институтов)
Культурная	Очерчивает единое культурное пространство (включая деловую сферу), сформировавшееся на основе опыта прошлых взаимодействий элементов территориальной общности
Организационная	Детерминируется организационными и функциональными особенностями элементов территориальной общности; может иметь межотраслевой, междисциплинарный, межорганизационный характер
Технологическая	Детерминируется технологической совместимостью, сходством технологических стандартов; очерчивает единое технологическое пространство; привязана к принятой научно-технологической парадигме
Социальная	Очерчивает пространство устойчивых социальных взаимодействий элементов территориальной общности; характеризуется высоким динамизмом во времени и субъективностью выявления
Когнитивная	Детерминируется сходным уровнем компетенций, баз знаний, социально-экономического (в том числе научно-технологического) развития элементов территориальной общности; имеет неявный характер; характеризуется высокой субъективностью и трудоемкостью выявления

### Принципиальная модель границ территориального кластера

Территориальный кластер является одной из наиболее востребованных на современном этапе форм пространственно-сетевых взаимодействий. Главную роль в популяризации кластерной концепции сыграли труды М. Портера [4], однако феномен кластеризации хозяйственной деятельности был известен ранее и исследовался в работах Д.Ф. Дарвента [5], Н.М. Хансена [6], Х.Р. Ласуэна [7] и др. [8]. Несмотря на то что существует множество разновидностей кластера (промышленный, инновационный, предпринимательский, научно-технологический, профессиональный, высоких технологий и т. д.), в общем виде как форма взаимодействий кластер представляет собой локализованную открытую систему конкурирующих и кооперирующих акторов, связанных общими стремлениями и интересами. Формирование территориального кластера происходит на базе территориальной общности, выступающей пространством для построения укорененной сети устойчивых кластерных взаимодействий. В этой связи у кластера могут быть выделены два типа границ: объективные, присущие всем территориальным общностям (географические, институциональные, культурные и т. д.), и индивидуальные, обусловленные непосредственными особенностями формы взаимодействий (внутренние, внешние, тематические, абсорбирующей способности). Широта географического охвата территориальной общности обуславливает возможность формирования кластеров на различных иерархических уровнях: региональном, национальном, международном (в том числе трансграничном, транснациональном). На рисунке 2 представлена принципиальная территориально-функциональная модель регионального, трансграничного и транснационального кластеров.

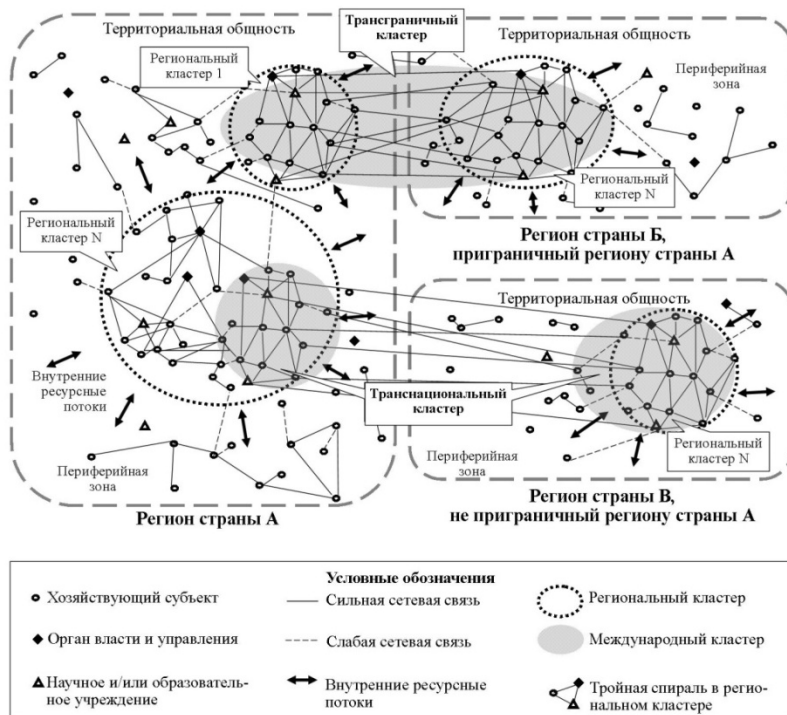


Рис. 2. Модель территориального кластера разных иерархических уровней



В основе предлагаемой модели территориального кластера лежит слияние моделей генерации знаний «слуши-и-трубопровод» [9], тройной спирали Ицковича — Лейдесдорфа [10], удвоенной тройной спирали [11] и региональной инновационной системы [12; 13]. Ядром регионального кластера выступает устойчивая партнерская сеть представителей трех институциональных сфер «университет — бизнес — власть». Организационное разнообразие участников создает благоприятную среду для ведения предпринимательской и, в особенности, инновационной деятельности в регионе. Локализованные участники кластерных взаимодействий, являющиеся институционально признанными членами кластера, выступают реперными точками для построения многомерной внутренней границы кластера в географическом, организационном, институциональном, культурном, технологическом, социальном и когнитивном пространствах.

Нетерриториальные границы кластера могут быть как четкими, так и размытыми, что связано с силой и характером проявления виртуальных сходств акторов — кластерных членов. К критериям наличия сильной общности определенного типа, позволяющей выделить соответствующую границу территориального кластера, отнесены: для институциональной — единство формализованных стандартов качества и условий ведения хозяйственной деятельности; для культурной — унификация стандартов ведения бизнеса и закрепление функциональных ролей участников кластерных взаимодействий; для организационной — действие системы членства; для технологической — внедрение единых технологических стандартов; для социальной — проведение на постоянной основе специализированных тематических профессиональных мероприятий по укреплению внешних и внутренних связей кластера, обмену знаниями между его членами, коллективному обучению и т.д.; для когнитивной — наличие общего видения долгосрочного развития кластера, выраженного в его миссии, разделяемой всеми членами. В случае если по какому-то критерию наблюдаются слабые сходства, процесс разграничения полного набора взаимодействующих акторов будет затруднен и необходимо рассмотреть возможность исключения данной категории из последующего исследования.

В процессе взаимодействия акторы кластера обмениваются информацией и новыми знаниями, носящими как явный, так и неявный характер. Кодифицированные (иначе — явные) знания могут быть отчуждены от своего источника, систематизированы, переданы, целенаправленно воспроизведены, а также материализованы в форме товара (например, технологии). Неявные знания, напротив, неотчуждаемы от своего создателя, не поддаются кодификации и систематизации, заключены в навыках, умениях, опыте квалифицированного персонала, технических практиках, неформализованных нормах поведения, культуре и т.д. Именно с ними связывают стратегические конкурентные преимущества региона. Природа неявных знаний определяется свойствами неопределенности (чем выше степень подразумеваемого в передаваемом неявном знании, тем выше неоднозначность его восприятия), сложности (высокая зависимость от восприятия получателя знаний), устойчивости (отсутствие чувствительности к изменениям окружающей среды ввиду длительности формирования в сознании владельца путем углубления понимания происходящих процессов на фоне сохранения возможности адаптации к требованиям сложившейся ситуации) и целостности (связность этапов процесса передачи) [14]. При диффузии неявных знаний проявляется их «липкость», обусловленная повышенной сложностью данного процесса.

Обмен накопленными неявными знаниями между акторами происходит через коллективное обучение. Способность членов кластера оценивать, усваи-

вать и применять новые неявные знания называется абсорбирующей [15]. Она может быть потенциальной, связанной с усвоением знаний, и реализованной, относящейся к их преобразованию и использованию [16]. Высокая абсорбирующая способность обеспечивает возможность наращивания участниками взаимодействий своей конкурентоспособности через получение доступа к потокам знаний и требует наличия зрелой территориальной общности, в которой формируется локальная среда кластера. Диффузия аддитивной и коммутативной информации в рамках локальной среды рассматривается в науке как «местные слухи» [9], доступ к которым есть только у акторов, сосредоточенных в рамках единого региона (в том числе трансграничного). Границы пространства абсорбирующей способности каждого кластера индивидуальны. На их широту влияют как специфические особенности отношенческих связей акторов, так и уровень развития транспортной и информационно-коммуникационной инфраструктуры региона, на территории которого локализованы кластерные взаимодействия.

Кроме границы абсорбции у территориального кластера есть тематическая граница, очерчивающая географический ареал, внутри которого располагаются отдельные акторы, не являющиеся кластерными членами, однако обладающие сходной специализацией или компетенциями. Например, внутри тематической границы могут располагаться научно-образовательные учреждения, ведущие образовательную и/или исследовательскую деятельность по приоритетным направлениям развития кластера. Внешние границы кластера как пространственно-сетевой структуры определяются размещением в пространстве «глобальных трубопроводов» — важнейших крупных акторов, расположенных вне границ региона размещения кластера и не являющихся его членами, при этом оказывающих значительное влияние на формирование новых траекторий регионального развития, выбор местными хозяйствующими субъектами специализации или тематики исследований и ряд других значимых вопросов путем передачи новых знаний через устойчивые каналы взаимодействий. С возрастанием числа подобных «трубопроводов» в ходе реализации государственной политики интернационализации региональной экономики и политик развития отдельных компаний происходит увеличение не только количества внешних информационных потоков, но и их частоты и продолжительности. Подобное слияние внешней и внутренней среды регионального кластера на основе информационных потоков ведет к активизации процессов трансграничной и транснациональной регионализации.

Трансграничная регионализация основывается на формировании устойчивых связей сначала приграничного, а затем и трансграничного сотрудничества как результата интеграции региональных кластеров приграничных регионов. Основой для трансграничного кластерогенеза является наличие трансграничной общности, зрелая форма которой — трансграничный регион [17; 18]. Поскольку в каждом из приграничных регионов формируется собственный набор акторов «тройной спирали», то взаимодействия в рамках единого трансграничного кластерного пространства характеризуются феноменом «удвоенной тройной спирали» — перекрестного взаимодействия представителей бизнеса, госсектора и научно-образовательной сферы. Формирование транснациональных кластеров происходит в процессе транснациональной регионализации, когда между двумя и более странами устанавливаются тесные политические и экономические связи, а также существует культурно-историческая, социальная или иная общность. Взаимодействия в транснациональном кластере также реализуются в рамках модели «удвоенной тройной спирали» и предполагают постоянно действующие отношения кооперации, бизнес-партнерства, межорганизационного сотрудничества и информационного обмена.



В соответствии с предложенной моделью границ территориального кластера процесс делимитации затрагивает три иерархических уровня: национальный, региональный и местный. На первом этапе изучается статистический и фактический материал, позволяющий произвести первичную оценку границы территориального кластера, определив его географическую локализацию, типические свойства (уровень развития, характер образования, направленность объединения, отраслевой охват и др.) и институциональный контекст функционирования. Внутрисетевой анализ на микроуровне призван разграничить атрибутивные и транзакционные характеристики совокупности субъектов, отнесенных к членам кластера. Второй этап включает описание свойств и сходств основных элементов кластера, составляющих его ядро, с целью объяснения, почему и каким образом они взаимодействуют. После завершения указанных этапов фокус исследования переносится на определение эмерджентных свойств территориального кластера путем сопоставления свойств отдельных субъектов относительно кластерного ядра и анализа их в контекстной среде [19].

### Институциональный контекст кластерообразования и кластерная политика в странах Балтии

Целенаправленный кластерогенез в странах Балтии в 2000-е годы во многом обусловлен стремлением небольших по размеру и ресурсному потенциалу стран, переживающих существенные социально-экономические трансформации, к форсированному обеспечению внутренней конкурентоспособности путем концентрации имеющихся ресурсов на приоритетных направлениях. Выйдя из состава СССР в начале 1990-х годов, Литва, Латвия и Эстония столкнулись с необходимостью выстраивания новой политической и социально-экономической системы, релевантной моделям развитых западных стран. Проведение реформ в странах Балтии происходило в условиях серьезного экономического спада, сопровождавшегося сворачиванием промышленного производства, инфляцией, снижением качества жизни населения, безработицей, ростом государственного долга. В этот период разрушались сложившиеся производственные цепочки и система управления, менялась география партнеров, модели взаимодействия, технологические стандарты. Существенным фактором экономического развития стран Балтии в 2000-е годы выступили прямые иностранные инвестиции и финансирование из структурных фондов Европейского союза, а главным направлением государственной экономической политики стало формирование благоприятной предпринимательской среды и создание экономических кластеров в традиционных и прорывных отраслях.

Кластерная политика Литвы сравнительно молода. В период 2007—2013 годов был реализован ряд мероприятий по развитию общей инфраструктуры кластеров и формированию перспективных точек роста национальной экономики — интегрированных центров науки, исследований и предпринимательства (долин). Все долины имеют исследовательскую специализацию и расположены в трех крупнейших городах Литвы: в Вильнюсе — «Сантары» и «Санрайз», в Каунасе — «Сантака» и «Немунас», в Клайпеде — «Балтийская долина». Первая концепция развития кластеров в Литве была принята в 2014 году. В ней учтены приоритеты национальной стратегии развития «Литва 2030» (2012) и государственной программы «Национальное инновационное развитие Литвы на 2014—2020 гг.» (2013). В том же году учреждена Ассоциация литовских кластеров, в задачи которой вошло участие в формировании и реализации государственной кластерной политики, представление интересов литовских

кластеров и их членов на национальном и международном уровнях, реализация мероприятий по совершенствованию компетенций в области кластерного менеджмента, распространению передовой практики, обучению.

В 2017 году концепция развития литовских кластеров была обновлена в соответствии с изменившимися потребностями кластерных членов и условиями их хозяйствования. Новый документ подчеркивает необходимость обеспечения благоприятных условий для формирования инновационных кластеров, значимость укрепления межотраслевой кооперации и межсекторального взаимодействия, наращивания кадрового капитала и интернационализации литовских кластеров с образованием международных кластеров и обладающих компетенциями мирового уровня. В качестве основных направлений кластерной политики выделены развитие инновационного потенциала кластеров, содействие экспортной деятельности и интернационализации их членов, повышение заинтересованности бизнеса в кластеризации путем распространения информации о ее преимуществах и возможностях, создание благоприятной среды для кластерогенеза, а также содействие межсекторальному, межрегиональному и международному сотрудничеству. В обновленной концепции сохранено требование к минимальному количеству членов в кластере (не менее 5) и введены 4 группы по уровню развития (формирующиеся, сформированные, развивающиеся, зрелые), которые предполагается учитывать при выделении финансирования и оценке действующих кластеров. В качестве источников инвестиций определены собственные средства, гранты из государственного и муниципальных бюджетов, различных фондов финансовой поддержки, в том числе общеевропейских. Согласно мониторингу развития кластеров Литвы 2017 года<sup>1</sup>, наиболее значимой является поддержка инвестиционных фондов ЕС, с прекращением которой более половины кластеров сталкивается с проблемой финансирования кластерного управления.

Реализация кластерной политики в Эстонии связана с принятием национальной инновационной стратегии по развитию науки, разработок и инноваций на период 2007—2013 годов, предусматривавшей развитие инновационных, экспортных производств с высокой добавленной стоимостью, в том числе через кластеризацию. С 2008 г. в стране запущена государственная программа поддержки кластеров, направленная на реализацию эстонскими предприятиями совместных кластерных инициатив в целях повышения конкурентоспособности на международном уровне. В настоящее время содействие формированию кластеров в Эстонии осуществляется на трех уровнях: наднациональном в рамках общеевропейских программ кластерного развития, национальном и местном. Основным инструментом национальной кластерной политики являются программы Фонда содействия развитию предпринимательства (EAS), направленные на создание центров технологического развития, центров компетенций и кластеризацию хозяйствующих субъектов. Поддержка кластеров на местном уровне заключается в софинансировании части затрат на кластерный проект из муниципального бюджета. Финансирование предоставляется на конкурсной основе при условии выполнения ряда критериев, среди которых минимальный пороговый уровень концентрации бизнеса в заданном регионе и принадлежность к приоритетному направлению деятельности (сервисная экономика, технологии будущего, информационно-коммуникационные техноло-

---

<sup>1</sup> Summary of the report «Lithuanian Clusterization, 2017» // Lithuanian Clusters Association. URL: <http://www.lca.lt/summary-of-the-report-lithuanian-clusterization-2017> (дата обращения: 15.02.2018).





гии). Также оказывается информационная поддержка в виде консультаций и обучения, услуги инкубации и содействия интернационализации, проводятся совместные мероприятия, тренинги, неформальные встречи под эгидой клуба кластеров, совместные проекты с разными типами акторов (предприятия, научные и промышленные парки, инкубаторы, бизнес-ассоциации, университеты), осуществляются маркетинговые мероприятия (кампании, учебные визиты и др.) по продвижению предпринимательства и бизнес-среды.

Существенное влияние на кластерообразование в Латвии, как и в других Прибалтийских странах, оказал общеевропейский вектор кластерного развития и реализуемые ЕС программы поддержки. В начале 2000-х годов в рамках проекта программы ЕС PHARE были выявлены четыре сектора латвийской экономики с высоким потенциалом кластеризации: ИТ, лесная промышленность, машиностроение, новые материалы. В них были образованы кластерные инициативы, оказавшиеся жизнеспособными в первых двух секторах. На национальном уровне важность формирования кластеров впервые отмечается в серии документов 2003—2006 годов, среди которых «Национальная инновационная программа на 2003—2006 гг.» (2003), «Руководство по промышленному развитию Латвии» (2004), «Национальный план развития Латвии на 2007—2013 гг.» (2006). В 2005 году была разработана «Латвийская национальная Лиссабонская программа на 2005—2008 гг.», в которой не только отмечалась важность кластерного сотрудничества между бизнесом, научно-исследовательскими и образовательными учреждениями, но и предлагались критерии оценки потенциала латвийских кластеров в целях их последующей поддержки. Однако до 2008 года инструменты государственной финансовой поддержки кластеров оставались не развитыми, что существенно сдерживало скорость протекания процессов кластерогенеза. Принятая Кабинетом министров Латвии в 2007 году «Программа по повышению конкурентоспособности бизнеса и инноваций на 2007—2013 гг.» указывала на этот факт, декларируя необходимость более активной координации усилий бизнеса и государства по развитию кластеров как точек роста, формирующих благоприятную среду для передачи знаний и инноваций в реальный сектор экономики. Межсекторальное сотрудничество и диффузия знаний и инноваций подчеркивались в качестве приоритетов и в отраслевых стратегиях развития.

В 2008 году Министерством экономики Латвии была разработана специальная программа поддержки кластерных проектов между неродственными компаниями, научно-исследовательскими, образовательными и другими учреждениями при софинансировании из структурных фондов ЕС и фонда сплочения. Данный инструмент ориентирован на поддержку приоритетных секторов экономики, формирование новых цепочек добавленной стоимости, укрепление международного сотрудничества, развитие экспортно ориентированных производств и формирование компетенций в области кластерного менеджмента. В течение первого этапа (2009—2011) на грантовой основе было профинансировано 9 кластерных инициатив в традиционных и инновативных секторах. Программа позволила получить положительный эффект для экономики и была продлена до 2020 года. Общий бюджет на 2016—2020 годы составил 19 млн евро. В соответствии со «Стратегическим планом развития Латвии на 2010—2013 гг.» в дополнение к «Кластерной программе» в этот же период был запущен ряд инициатив, направленных на формирование инфраструктуры поддержки кластеров (программа по созданию центров компетенций и контактных точек передачи технологий в 2011—2017 годах), а также на содействие сотрудничеству латвийских научно-исследовательского, образовательного и промышленного секторов в проведении прикладных исследований, разработке

новых продуктов и технологий («Общие руководящие принципы развития науки и техники в Латвии на 2007—2013 гг.», «Программа развития образования Латвии на 2007—2013 гг.»).

В настоящее время траектория кластерогенеза в Латвии задается приоритетами долгосрочного национального развития, направленного на трансформацию экономической системы (повышение добавленной стоимости, производительности труда и эффективности использования ресурсов, образование новых форм сотрудничества производителей и поставщиков товаров и услуг), что закреплено в «Стратегии развития Латвии до 2030 г.», «Национальном плане развития Латвии на 2014—2020 гг.», а также руководящих принципах как для национальной промышленной политики, так и для развития науки, технологий и инноваций, разработанных до 2020 года. В «Стратегии интеллектуальной специализации», принятой на 2014—2020 годы, развитие секторов со значительным горизонтальным воздействием и вкладом в преобразование экономики выделено в качестве важнейшего трансформационного направления наряду с изменением структуры производства и экспорта в традиционных секторах экономики и развитием инновативных секторов с высокой добавленной стоимостью. В качестве политических инструментов реализации стратегии определены прямая финансовая поддержка со стороны государства, фондов ЕС, а также налоговые льготы. На региональном уровне содействие формированию кластеров осуществляется в рамках проведения региональной политики по устойчивому и сбалансированному развитию территории Латвии. В принятых долгосрочных стратегиях и программах развития отдельных латвийских регионов планирования (Рижского, Земгальского, Видземского, Латгальского, Курземского) декларируется приоритетность поддержки создания региональных кластеров как неотъемлемых элементов наукоемкой экономики, объединяющих местные университеты, крупные иностранные и национальные компании, малые и средние местные фирмы, с акцентом на формирование новых цепочек добавленной стоимости.

### Прибалтийские кластеры и кластерные инициативы: особенности и локализация

Активизация кластерного процесса в Литве, Латвии и Эстонии приходится на последнее десятилетие и связана с расширением инструментов финансовой поддержки национальных и региональных кластеров, в том числе за счет получения доступа к панъевропейским инвестиционным фондам и программам. К настоящему времени большинство прибалтийских кластеров и кластерных инициатив являются организованными, то есть сформированными в процессе целенаправленных усилий (например, в Литве их доля около 75%). Значительная роль в этом процессе принадлежит сектору госуправления как субъекту проведения кластерной политики. Общими для большинства кластеров стран Прибалтики являются их незрелый характер; небольшие размеры и малое количество членов; слабость межорганизационных связей между реальным сектором и научно-исследовательскими организациями; превалирование малых и средних компаний; преимущественная локализация в крупнейших городах своих стран; зависимость от финансирования, предоставляемого в рамках различных программ поддержки, особенно ЕС; слабость кластерного менеджмента; стремление к международной интеграции; зависимость от иностранных технологических, инвестиционных, материально-технических, кадровых и иных ресурсов.



По оценкам Европейской инициативы по повышению кластерного качества<sup>2</sup>, лишь два кластера стран Балтии имеют серебряный статус качества, который присваивается за успешную реализацию процессов улучшения кластерного управления, — это эстонский и латвийский кластеры в сфере информационно-коммуникационных технологий (ИКТ). Еще 17 кластеров (11 эстонских, 4 латвийских, 2 литовских) имеют активный бронзовый статус, который демонстрирует их заинтересованность в своем развитии и совершенствовании организации кластерных процессов. Золотой метки как высшей оценки качества по состоянию на начало 2018 года не удостоен ни один из кластеров Литвы, Латвии или Эстонии, что свидетельствует о недостаточном уровне зрелости процесса кластерогенеза в этих странах. Наиболее активно кластерные инициативы в Прибалтике реализуются в сфере услуг. Основными сферами специализации кластеров стран Балтии выступают туризм, информационно-коммуникационные технологии, медицина и здоровьесбережение, строительство, производство и проектирование. Согласно опросу кластерных менеджеров Литвы<sup>3</sup>, активно в кластерном сотрудничестве участвуют литовские предприятия творческих отраслей, ИКТ, обрабатывающей и инженерной промышленности, энергетики, строительства. Схожая тенденция характерна для Эстонии. В Латвии наряду с направлениями, отмеченными выше, кластерное сотрудничество развивается также в сферах транспорта и логистики, продуктов питания.

Наибольшее количество кластеров и кластерных инициатив в Прибалтике сосредоточено в Литве — более 50. Основными точками кластерогенеза являются наиболее крупные и экономически сильные литовские города — Вильнюс, Клайпеда, Каунас, аккумулирующие значительную часть кадровых, финансовых, инфраструктурных ресурсов страны. Отдельные кластерные инициативы представлены в небольших городах Литвы (Биржай, Игналина, Шяуляй, Кедайнай и др.), имеющих уникальные природные ресурсы и сложившуюся специализацию, преимущественно туристическую. В целом кластерными связями опутано 34 города и муниципальных района Литвы. Наименьшая плотность кластерных сетей — в Таурагском, Мариямпольском и Тельшайском уездах. Организационная принадлежность большинства членов кластеров Литвы — микро-, малые и средние компании. Также значима роль сектора государственного управления. Научно-исследовательские и образовательные организации, ассоциации и иные некоммерческие организации слабо вовлечены в кластерное сотрудничество, их привлечение в кластер в большей степени носит имиджевый характер. На практике литовские предприятия редко пользуются услугами сторонних организаций в области НИОКР, обучения и переобучения персонала. Основной причиной, подталкивающей компании Литвы к объединению в кластеры, остается стремление преодолеть ограниченность собственных финансовых ресурсов за счет объединения усилий по совместному проведению исследований, разработке и запуску новых товаров и услуг, выходу на международные рынки, подаче заявок на участие в международных проектах и грантовых заявок в фонды. Формирование технологической, а также внутренних институциональной и культурной границ большинства литовских кластеров находится на начальной стадии. В отчете 2017 года о характере кластеризации в Литве отмечается слабый интерес компаний к вопросам создания правовой экосистемы, сертификации и подготовки сотрудников<sup>4</sup>.

<sup>2</sup> *European Cluster Excellence Initiative*, 2017. URL: <https://www.cluster-analysis.org/benchmarked-clusters> (дата обращения: 15.02.2018).

<sup>3</sup> *Summary of the report «Lithuanian Clusterization, 2017»*.

<sup>4</sup> *Ibid.*

Эстония занимает второе место среди стран Прибалтики по количеству кластеров, насчитывая в настоящее время около 20 кластерных образований. Ядра большинства кластеров тяготеют к столице и экономическому центру страны — Таллину, на который приходится более половины ВВП Эстонии. Организационную основу кластерных объединений составляет микро- и малый бизнес, стартапы. Значимую долю занимают компании с иностранным участием, преимущественно финским и шведским. Формирование эстонских кластеров обусловлено стремлением производителей разрабатывать и продвигать совместные продукты и услуги на международном уровне, формируя при этом локализованные цепочки создания ценности. Более половины всех выявленных кластеров Эстонии заинтересованы в повышении качества кластерного управления и укреплении кластерных связей, что подтверждается их активным статусом в базе Европейской инициативы по повышению кластерного качества. Отраслевая специализация кластеров согласуется с приоритетными для развития страны и ее ключевого региона (Таллина) областями: ИКТ, оздоровительные технологии и услуги, мехатроника, технологии защиты окружающей среды, творческая индустрия, туризм, транспорт и логистика, финансовые услуги. В Эстонии создана инфраструктура поддержки кластеров и действует ряд организаций-партнеров, которые непосредственно вовлечены в кластерные взаимодействия, в том числе выступают их инициаторами: центры развития технологий, образовательные и научно-исследовательские учреждения, центры компетенций, научные и промышленные парки. Активное участие в процессе кластеризации принимают органы государственной власти и управления, формируя благоприятную предпринимательскую среду и институциональное поле взаимодействий, используя различные инструменты финансирования и ряд иных механизмов.

Латвия занимает третье место среди стран Балтии по количеству кластеров и кластерных инициатив. Из 15 выявленных кластеров наиболее зрелыми являются ИТ-кластер и кластер лесной промышленности. Географическая локализация большинства членов кластерных взаимодействий очерчивается границами столичной агломерации — Риги и ее окрестностей. Основу латвийской экономики (около 95%) составляют микро- и малые компании, для которых кластеризация может стать хорошим инструментом повышения конкурентоспособности. Средний и крупный бизнес также представлен в кластерах, однако доля его невысока. Ведущая позиция в согласовании усилий по кластерному развитию в Латвии принадлежит отраслевым ассоциациям. Роль государства в процессе кластеризации менее активна, что отрицательно оценивается непосредственными участниками взаимодействий [20]. Отсутствует общая координация всех кластеров и кластерных инициатив на национальном уровне. Степень образования промышленных кластеров в Латвии недостаточна [21], что ограничивает возможности местного бизнеса получать эффект от масштаба и эффективно использовать различного рода локально обусловленные ресурсы, которые по своей природе неотчуждаемы и выступают важнейшим фактором долгосрочной конкурентоспособности, вынуждая оперировать сравнительными преимуществами в стоимости труда. Согласно опросу латвийских кластеров [20], определяющим для формирования кластерных связей является стремление увеличить объем экспорта (89%), повысить конкурентоспособность (78%), в том числе за счет роста производительности (44%), и получить доступ к дополнительным источникам финансирования (67%). Лишь пятая часть всех респондентов рассматривает формирование кластера как механизм укрепления уже сложившегося сотрудничества и возможность реализовывать общую стратегическую идею. Негативное влияние на кластеризацию



бизнеса в Латвии оказывает не только нехватка финансовых ресурсов и бюрократизированность получения государственной поддержки, но и ряд факторов, затрудняющих формирование когнитивной, социальной и организационной общностей. Среди них следует назвать отсутствие в обществе понимания самого явления кластеризации и ее значимости для регионального развития, трудности в достижении консенсуса по вопросу выработки общих для кластерных членов механизмов и инструментов повышения конкурентоспособности, а на начальном этапе кластеризации — трудности в поиске партнеров, разделяющих кластерный подход, и определении комплементарных видов деятельности [20].

### Проблемы идентификации многомерной границы прибалтийского кластера на примере ИТ-кластера Латвии

Латвийский ИТ-кластер был образован в 2000 году и является одним из наиболее зрелых территориальных кластеров в Прибалтике, что делает его привлекательным для апробации комплексной методики по делимитации многомерной границы территориальной общности. Развитая ИТ-сфера — один из национальных приоритетов Латвийской Республики, а сильный ИТ-кластер — значимый структурный элемент ее экономической системы. Идентификация пространственных границ ИТ-кластера как объекта планирования и управления имеет существенное практическое значение на национальном и региональном уровнях для органов власти Латвии при реализации ими политики территориального и секторального развития, а на межфирменном — для кластерных менеджеров при выстраивании стратегии роста кластера. Поскольку границы всех кластерных образований подвержены сильным флуктуациям, то их делимитация на определенный момент времени — это своеобразная фотография кластера в заданной точке пространства-времени. Оценка динамики кластерной границы требует проведения непрерывного мониторинга изменения параметров ее составляющих: географической, институциональной, культурной, организационной, технологической, социальной и когнитивной. Результаты данного исследования представляют собой срез пространства на начало 2018 года.

Внутренняя граница кластера детерминируется особенностями его членов. Географическая внутренняя граница национального ИТ-кластера Латвии очерчивает территориальную локализацию действующих членов и находится внутри административных границ Риги. Несмотря на изменения организационного состава кластера в течение последних пяти лет, он сохранил высокую степень концентрации — в пределах единой городской агломерации. Внутренний контур институциональной границы латвийского ИТ кластера определяется механизмом членства. На 2018 год в кластере насчитывается 38 членов, по преимуществу это небольшие ИТ-компании, зарегистрированные в форме общества с ограниченной ответственностью. Более 20% членов начали свою деятельность еще до 2000-х годов и имеют существенный опыт работы на рынке. Также есть несколько крупных компаний: *TIETO Latvia* и *VISMA Enterprise* с численностью штатных сотрудников около 700 и 200 человек соответственно. Многие из акторов одновременно являются членами профильных национальных ассоциаций (например, Латвийской ассоциации информационных и коммуникационных технологий, Латвийской ассоциации открытых технологий, Латвийской федерации индустрии безопасности и обороны, Латвийской ассоциации Интернета), что создает хорошие условия для формирования единого

институционального и культурного поля хозяйствования, покрывающего большинство ИТ-компаний страны. Непосредственно ИТ-кластер имеет членство в Латвийской ассоциации информационных и коммуникационных технологий и Латвийской торгово-промышленной палате, что позволяет вырабатывать, поддерживать и распространять единые стандарты ведения бизнеса в сфере ИТ.

Внутренняя организационная граница латвийского ИТ-кластера носит межорганизационный характер, поскольку членами кластера являются представители не только предпринимательского сектора, но и научно-образовательного (Рижская бизнес-школа, Балтийская компьютерная академия (BDA), клуб по обучению детей ИТ *Learn IT*). Отраслевая принадлежность компаний — членов ИТ-кластера, неоднородна. Кроме непосредственно ИТ-фирм, специализирующихся на разработке программного обеспечения, ИТ-консультациях, аппаратной архитектуре, либо решениях для сетей, передачи данных, управления финансами и бизнесом, бизнес-анализа, планирования ресурсов предприятия, управления финансами и бухгалтерского учета, есть компании, оказывающие комплементарные услуги (типографские, маркетинговые, хостинга и др.). Однако межотраслевой охват внутренней организационной границы латвийского ИТ-кластера достаточно узок ввиду небольшого количества членов. Дистанционная оценка широты социальной границы кластера затруднена, мы можем лишь выдвинуть предположение о наличии социальной связности его членов, опираясь на сравнительно небольшую численность занятых в компаниях-членах и на факт их концентрации в одном городе с населением немногим более 640 тыс. человек. Предполагаем, что формирование социальных связей между сотрудниками хозяйствующих субъектов кластера происходит не только через профессиональные контакты, но и при неформальных взаимодействиях, например при использовании единой городской инфраструктуры, прохождении обучения в одном и том же образовательном учреждении (школе, вузе и т. д.), проживании по соседству, а также через общих друзей, знакомых, родственников и др.

Делимитация внутренней когнитивной границы латвийского ИТ-кластера так же, как и социальной, представляет собой трудоемкий процесс с высокой степенью субъективности. Непосредственно когнитивная граница очерчивает контуры когнитивной общности, складывающейся в форме отношений взаимопонимания благодаря сходству у акторов процессов мышления и восприятия, в том числе благодаря общему пониманию миссии своей деятельности, целей и направлений развития, существующих проблем. Уже сам факт членства свидетельствует о том, что между компаниями в кластере был достигнут определенный уровень взаимопонимания на этапе выработки единого видения: создать сеть латвийских компаний, обеспечивающую надежную разработку информационных решений и прикладные услуги для экспорта<sup>5</sup>. Оценка желаемых направлений сотрудничества большинства членов ИТ-кластера продемонстрировала их общую заинтересованность в развитии экспортной деятельности и совместном продвижении. Также на основе анализа специализации внутри кластера была выделена более узкая группа предприятий, фокусирующихся на развитии ИТ-технологий для сектора здравоохранения (*ABC Software, Datakom, Meditec, Datamed* и др.), которая может быть комплементарной для прибалтийских кластеров медицины и здоровьесбережения.

Внешняя граница кластера определяется положением в пространстве партнерской сети его членов. Внешняя географическая граница латвийского ИТ-клас-

<sup>5</sup> *Latvian IT Cluster // Objectives and strategy*. URL: <https://www.itbaltic.com/> (дата обращения: 15.02.2018).



тера выходит за пределы национальной границы, проходя по территории 33 государств<sup>6</sup>, что создает хорошие условия для циркуляции новых знаний. В Европе наиболее тесные связи у латвийского ИТ-кластера налажены с хозяйствующими субъектами, расположенными в странах региона Балтийского моря. Внешние институциональная и культурная границы кластера достаточно широки, что подтверждается успешным сотрудничеством как с американскими и западноевропейскими компаниями, так и с компаниями из стран Восточной Европы, Азии и Африки. Деловые языки для большинства компаний-членов — латышский, английский, русский. Распространен также немецкий язык, а для некоторых компаний — литовский, эстонский, норвежский. Внешняя организационная граница так же, как и внутренняя, носит межорганизационный характер. Среди национальных партнеров ИТ-кластера без статуса членства — образовательные и научно-исследовательские организации, профессиональные ассоциации, государственные институты, среди международных — Белорусский научно-технологический парк. Хозяйствующие субъекты кластера поддерживают сотрудничество с крупными транснациональными корпорациями (*Oracle, Novell, Microsoft, Cisco, IBM* и др.), в том числе являются их сертифицированными золотыми и серебряными партнерами, что обеспечивает высокую технологическую совместимость с международными компаниями из международной сети партнерства ИТ-гигантов и существенно расширяет технологическую границу кластера.

Тематическая граница кластера определяется особенностями и территориальным расположением региональных акторов со сходной специализацией, компетенциями, уровнем развития, не имеющих формального закрепления в качестве членов, однако обладающих потенциалом к сотрудничеству. География акторов, комплементарных членам латвийского ИТ-кластера, охватывает Ригу и расположенный близ нее Марупе, а также крупные города — транспортные узлы: Валмиеру на границе с Эстонией и Резекне на границе с Россией. В качестве основного критерия, определяющего реперные точки границы абсорбции латвийского ИТ-кластера, принято размещение крупных ИТ-центров (включая кластеры) близ кластерного ядра: в Литве — Вильнюс и Каунас, в Эстонии — Таллин. Мерой близости выступала возможность достижения этих центров на автомобиле за 4 и менее часов, исходя из предположения о том, что наилучшая абсорбция происходит в условиях, когда потенциальные точки взаимодействия удалены ровно настолько, что человек в течение одного дня может их достичь, совершить передачу информации и вернуться домой. Зона абсорбции покрывает всю территорию страны.

## Заключение

Решение проблемы эквивокальности границ различных пространственно-сетевых образований — важная практическая задача государственной политики по территориальному развитию. Она связана с мониторингом и оценкой трансформации узлов территориальных экономических систем в геопространстве, которые все чаще являются результатом целенаправленной концентрации ресурсов в стратегически значимых секторах и регионах. Органы государ-

---

<sup>6</sup> Австралия, Азербайджан, Беларусь, Бразилия, Великобритания, Венгрия, Германия, Грузия, Дания, Исландия, Казахстан, Канада, Кения, Латвия, Литва, Молдавия, Намибия, Нигерия, Норвегия, Панама, Польша, Россия, Сингапур, Словения, США, Туркменистан, Турция, Украина, Филиппины, Финляндия, Швеция, Эстония и ЮАР.

ственной власти и управления, стремясь к обеспечению национальной конкурентоспособности, нередко фокусируются в региональной политике на поддержке уже функционирующих или создании новых точек роста, которые смогут дать импульс к развитию региона в целом. Под точками роста имеются в виду разнообразные формы пространственно-сетевых взаимодействий, такие как кластер, сеть, промышленный район и др., которые формируются из сочетания определенных типов общностей и укоренены в региональном контексте. Территориальная общность конкретного региона представляет собой уникальную мозаику из институциональной, культурной, организационной, технологической, социальной и когнитивной общностей его элементов, объединенных географическим единством. Она выступает основой для разнообразных взаимодействий, наиболее устойчивые из которых приобретают регистрируемые науки и практической формы. Одни и те же элементы территориальной общественной системы могут быть элементами различных форм пространственно-сетевых взаимодействий в зависимости от целей контакта. Сами формы характеризуются высокой степенью динамизма и гибкостью своих границ, которые для отдельных регионов могут не совпадать с административными и выходить далеко за их пределы. Идентификация и делимитация различных типов границ пространственно-сетевых образований в меняющемся геопространстве необходимы для более достоверной оценки и прогнозирования их развития под воздействием совокупности внешних и внутренних факторов, затрагивающих как участников взаимодействий и их внешних партнеров, так и среду, в которой они функционируют.

*Исследование выполнено при финансовой поддержке РФФИ в рамках научного проекта № 16-36-00258 «Эквивокальность в идентификации границ пространственно-сетевых форм взаимодействия».*

#### Список литературы

1. *Goessling T.* Proximity, trust and morality in networks // *European Planning Studies*. 2004. Vol. 12, № 5. P. 675—689. URL: <https://doi.org/10.1080/0965431042000220011> (дата обращения: 17.01.2018).
2. *Mattes J.* Dimensions of Proximity and Knowledge Bases: Innovation between Spatial and Non-spatial Factors // *Regional Studies*. 2012. Vol. 46, № 8. P. 1085—1099. URL: <https://doi.org/10.1080/00343404.2011.552493> (дата обращения: 17.01.2018).
3. *Parrilli M.D.* The Competitiveness of Clusters in Globalized Markets: Implications for Regional Development. Routledge, 2016.
4. *Porter M.E.* On competition. Boston, 1998.
5. *Darwent D.F.* Growth poles and growth centers in regional planning — a review // *Environment and Planning*. 1969. Vol. 1, № 1. P. 5—32. URL: <https://doi.org/10.1068/a010005> (дата обращения: 17.01.2018).
6. *Hansen N.M.* Growth Centres in Regional Economic Development. N. Y., 1972.
7. *Lasuen J.R.* Urbanisation and Development the Temporal Interaction between Geographical and Sectoral Clusters // *Urban Studies*. 1973. № 10. P. 163—188. URL: <https://doi.org/10.1080/00420987320080281> (дата обращения: 17.01.2018).
8. *A review of the concepts and theories of growth poles and growth centres / ed. by T. Hermansen, L. H. Klaassen, T. S. DiTella [et al.].* Geneva, 1970.
9. *Bathelt H., Malmberg A., Maskell P.* Clusters and knowledge: local buzz, global pipelines and the process of knowledge creation // *Progress in Human Geography*. 2004. Vol. 28, № 1. P. 31—56. URL: <https://doi.org/10.1191/0309132504ph4690a> (дата обращения: 25.01.2018).
10. *Etzkowitz H., Leydesdorff L.* The Triple Helix — University — Industry — Government Relations: A Laboratory for Knowledge — Based Economic Development // *EASST Review*. 1995. Vol. 14, № 1. P. 14—19.



11. *Mikhaylov A.S.* Features of the triple helix model in cross-border clusters // *World Applied Sciences Journal*. 2013. Vol. 21, № 12. P. 1734—1738.
12. *Cooke P.* From Technopoles to Regional Innovation Systems: The Evolution of Localised Technology Development Policy // *Canadian Journal of Regional Science*. 2001. Vol. 24, № 1. P. 21—40.
13. *Mikhaylova A.A.* Spatial perspective on regional innovation system // *Mediterranean Journal of Social Sciences*. 2015. Vol. 3, № 6. P. 27—34. URL: <https://doi.org/10.5901/mjss.2015.v6n3s5p27> (дата обращения: 25.01.2018).
14. *Szulanski G.* Exploring internal Stickiness: Impediments to the transfer of best practice within the firm // *Strategic Management Journal*. 1996. № 17. P. 27—43. URL: <https://doi.org/10.1002/smj.4250171105> (дата обращения: 25.01.2018).
15. *Nooteboom B., Van Haverbeke W., Duysters G. et al.* Optimal cognitive distance and absorptive capacity // *Research Policy*. 2007. Vol. 36, № 7. P. 1016—1034. URL: <https://doi.org/10.1016/j.respol.2007.04.003> (дата обращения: 25.01.2018).
16. *Uotila T., Harmaakorpi V., Melkas H.* A method for assessing absorptive capacity of a regional innovation system // *Fennia*. 2006. Vol. 1, № 184. P. 49—58.
17. *Федоров Г.М., Корнеевец В.С.* Трансграничные регионы в иерархической системе регионов: системный подход // *Балтийский регион*. 2009. № 2 (2). С. 32—42. URL: <https://doi.org/10.5922/2074-9848-2009-2-3> (дата обращения: 25.01.2018).
18. *Чекалина Т.Н.* Регион и регионализация. Трансграничные регионы (подход скандинавских авторов) // *Регион сотрудничества*. 2004. № 17. С. 16—31.
19. *Михайлов А.С.* Комплексный подход к идентификации границы территориальной общности // *Региональные проблемы преобразования экономики*. 2016. № 10 (72). С. 92—98.
20. *Kulakova N.* Business clusters formation in Latvia // *Procedia: Social and Behavioral Sciences*. 2014. № 110. P. 174—181. URL: <https://doi.org/10.1016/j.sbspro.2013.12.860> (дата обращения: 25.01.2018).
21. *Arnold E., Kneep P., Angelis J. et al.* Innovation System Review and Research Assessment Exercise: Final Report. Brighton, 2014. URL: [http://izm.gov.lv/images/zinatne/ZISI/Latvia-systems-review\\_2014.pdf](http://izm.gov.lv/images/zinatne/ZISI/Latvia-systems-review_2014.pdf) (дата обращения: 15.02.2018).

### Об авторах

*Андрей Сергеевич Михайлов*, кандидат географических наук, старший научный сотрудник, заместитель проректора по научной работе и международным связям, Балтийский федеральный университет им. И. Канта, Россия.

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

*Анна Алексеевна Михайлова*, кандидат географических наук, младший научный сотрудник, Институт природопользования, территориального развития и градостроительства, Балтийский федеральный университет им. И. Канта, Россия.

E-mail: [tikhonova.1989@mail.ru](mailto:tikhonova.1989@mail.ru)

#### Для цитирования:

*Михайлов А.С., Михайлова А.А.* Проблема эквивокальности в идентификации границ кластера: на примере кластеров стран Балтии // *Балтийский регион*. 2018. Т. 10, № 2. С. 56—75. doi: 10.5922/2079-8555-2018-2-4.



EQUIVOCALITY IN DELINEATING THE BORDERS  
OF A CLUSTER: THE BALTIC'S CASE

A. S. Mikhaylov<sup>1</sup>

A. A. Mikhaylova<sup>1</sup>

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

Submitted on December 15, 2017  
doi: 10.5922/2079-8555-2018-2-4

*Increasing competition between states striving to integrate into the global economic system has created a need for a spatially targeted regional policy as a means of boosting national competitiveness. The regional polarisation approach, which seeks to create new and support the existing nodes of a regional economic system — clusters, technopoles, industrial districts, etc., — has gained wide currency in public administration. The heralds of such forms of spatial networking are various institutional, cultural, organizational, technological, social, and cognitive proximities. Combinations of these proximities create the unique mosaic of a regional milieu. Geographical proximity translates into the boundaries of spatial networks, which rarely follow the existing administrative divisions. Thus, the identification of spatial networks is becoming the focus of regional governance. This article is part of a complex study on equivocality in identifying the boundaries of spatial networking. In this work, we pay particular attention to delineating the boundaries of territorial clusters. This form of spatial networking is both a contemporary tool for targeted regional development and a result of spontaneous functional integration of economic entities. Building on an extensive factual base, we present a complex model of territorial cohesion for delineating the boundaries of a territorial cluster. The model makes it possible to integrate data on geographical, institutional, cultural, organisational, technological, social, and cognitive proximities. The properties of a cluster as a form of networking warrants distinguishing between internal, external, thematic, and absorptive types of boundaries. The feasibility of this approach is tested in the Baltics' national and regional clusters, with special attention being paid to the Latvian IT-cluster. Committed to economic clustering and glocal cluster interactions beyond national borders, the Baltics are an ideal case study for testing our model. Latvia's mature IT-cluster is an important national growth point. Regional and industry-specific policies should consider the differences between the cluster's geographical and non-geographical boundaries.*

*Keywords:* cluster policy, territorial cluster, cluster initiative, cross-border cooperation, territorial cohesion, Baltic States, cluster boundary

References

1. Goessling, T. 2004, Proximity, trust and morality in networks, *European Planning Studies*, Vol. 12, no. 5, p. 675—689. doi: 10.1080/0965431042000220011.
2. Mattes, J. 2012, Dimensions of Proximity and Knowledge Bases: Innovation between Spatial and Non-spatial Factors, *Regional Studies*, Vol. 46, no. 8, p. 1085—1099. doi: 10.1080/00343404.2011.552493.
3. Parrilli, M.D. 2016, *The Competitiveness of Clusters in Globalized Markets: Implications for Regional Development*, UK, 142 p.
4. Porter, M.E. 1998, *On competition*, Boston, 485 p.
5. Darwent, D.F. 1969, Growth poles and growth centers in regional planning — a review, *Environment and Planning*, Vol. 1, no. 1, p. 5—32. doi: 10.1068/a010005.
6. Hansen, N.M. 1972, *Growth Centres in Regional Economic Development*, New York, 350 p.
7. Lasuen, J.R. 1973, Urbanisation and Development the Temporal Interaction between Geographical and Sectoral Clusters, *Urban Studies*, no. 10, p. 163—188. doi: 10.1080/00420987320080281.



8. Hermansen, T., Klaassen, L.H., DiTella, T.S., Gokhman, V.M., Kaprov, L.N., Zarembo, P., Regulski, Z., Misra R.P. (eds.) 1970, *A review of the concepts and theories of growth poles and growth centres*, Geneva, 253 p.
9. Bathelt, H., Malmberg, A., Maskell, P. 2004, Clusters and knowledge: local buzz, global pipelines and the process of knowledge creation, *Progress in Human Geography*, Vol. 28, no. 1, p. 31—56. doi: 10.1191/0309132504ph469oa.
10. Etzkowitz, H., Leydesdorff, L. 1995, The Triple Helix — University — Industry — Government Relations: A Laboratory for Knowledge — Based Economic Development, *EASST Review*, Vol. 14, no. 1, p. 14—19.
11. Mikhaylov, A.S. 2013, Features of the triple helix model in cross-border clusters, *World Applied Sciences Journal*, Vol. 21, no. 12, p. 1734—1738.
12. Cooke, P. 2001, From Technopoles to Regional Innovation Systems: The Evolution of Localised Technology Development Policy, *Canadian Journal of Regional Science*, Vol. 24, no. 1, p. 21—40.
13. Mikhaylova, A.A. 2015, Spatial perspective on regional innovation system, *Mediterranean Journal of Social Sciences*, Vol. 3, no. 6, p. 27—34. doi: 10.5901/mjss.2015.v6n3s5p27.
14. Szulanski, G. 1996, Exploring internal Stickiness: Impediments to the transfer of best practice within the firm, *Strategic Management Journal*, no. 17, p. 27—43. doi: 10.1002/smj.4250171105.
15. Nooteboom, B., Van Haverbeke, W., Duysters, G., Gilsing, V., Van Den Oord, A. 2007, Optimal cognitive distance and absorptive capacity, *Research Policy*, Vol. 36, no. 7, p. 1016—1034. doi: 10.1016/j.respol.2007.04.003.
16. Uotila, T., Harmaakorpi, V., Melkas, H. 2006, A method for assessing absorptive capacity of a regional innovation system, *Fennia*, Vol. 1, no. 184, p. 49—58.
17. Fedorov G.M., Korneevets, V.S. 2009, Trans-Border Regions in the System of the Regional Hierarchy: the Systemic Approach, *Balt. Reg.*, no. 2 (2), p. 26—33. doi: 10.5922/2079-8555-2009-2-3.
18. Chekalina, T.N. 2004, Region and regionalization. Transboundary regions (the approach of Scandinavian authors), *Region sotrudnichestva* [Region of cooperation], no. 17, p. 16—31 (in Russ.).
19. Mikhaylov, A.S. 2016, Comprehensive approach to identifying the boundary of the territorial community, *Regional'nye problemy preobrazovaniya ekonomiki* [Regional problems of economic transformation], no. 10 (72), p. 92—98 (in Russ.).
20. Kulakova, N. 2014, Business clusters formation in Latvia, *Procedia: Social and Behavioral Sciences*, no. 110, p. 174—181. doi: 10.1016/j.sbspro.2013.12.860.
21. Arnold, E., Knee, P., Angelis, J., Giarraca, F., Grinice, E., Jávorka, Z., Reid, A. 2014, *Innovation System Review and Research Assessment Exercise: Final Report*, Brighton, available at: [http://izm.gov.lv/images/zinatne/ZISI/Latvia-systems-review\\_2014.pdf](http://izm.gov.lv/images/zinatne/ZISI/Latvia-systems-review_2014.pdf) (accessed 15.02.2018).

#### The authors

*Dr Andrey S. Mikhaylov*, Senior Research Fellow, Deputy Vice-Rector for Research and International Relations, Immanuel Kant Baltic Federal University, Russia.  
E-mail: andrMikhaylov@kantiana.ru

*Dr Anna A. Mikhaylova*, Research Fellow, Institute of Environmental Management, Urban Development and Spatial Planning, Immanuel Kant Baltic Federal University, Russia.  
E-mail: tikhonova.1989@mail.ru

#### To cite this article:

Mikhaylov A.S., Mikhaylova A.A. 2018, Equivocality in Delineating the Borders of a Cluster: The Baltic's Case, *Balt. Reg.*, Vol. 10, no. 2, p. 56—75. doi: 10.5922/2079-8555-2018-2-4.

# ВОПРОСЫ ПРОСТРАНСТВЕННОГО ПЛАНИРОВАНИЯ



## МОРСКОЕ ПРОСТРАНСТВЕННОЕ ПЛАНИРОВАНИЕ: ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ

П. Я. Бакланов<sup>1</sup>



*Морское пространственное планирование (МПП) рассматривается как комплекс аналитических, расчетных и оценочных мероприятий, направленных на обоснование формирования и развития определенных видов хозяйственной деятельности и их сочетаний в том или ином районе (ареале) моря, океана. В качестве наиболее полного объекта МПП предлагается выделять достаточно целостные сегменты прибрежно-морского пространства. Такие сегменты, состоящие из морского сектора и прибрежного участка территории, выявляются в процессе специального зонирования.*

*Определяются основные стадии МПП — от выделения объекта планирования до оценок природно-ресурсного потенциала и расчетов акваториальных структур его освоения. Излагаются исходные принципы географического членения морских геосистем: выделение относительно целостных морских секторов, относительно целостных участков побережий и их взаимосвязка. Отмечается важность иерархического подхода в МПП для трансграничных морских бассейнов. Предлагаются методы МПП — географическое зонирование, выделение территориальных и акваториальных сочетаний природных ресурсов, геоинформационное моделирование и комплексные прогнозные расчеты вариантов формирования различных видов деятельности и соответствующих пространственных звеньев акваториальных структур. В качестве примера представлено обобщенное зонирование тихоокеанской России.*

**Ключевые слова:** морское пространственное планирование, сегмент прибрежно-морского пространства, морские геосистемы, трансграничные морские бассейны, природно-ресурсные сочетания, акваториальные структуры, методы планирования, географическое зонирование

---

<sup>1</sup> Тихоокеанский институт географии, Дальневосточное отделение РАН, 690041, Россия, Владивосток, ул. Радио, 7.

Поступила в редакцию 07.03.2018 г.

doi: 10.5922/2079-8555-2018-2-5

© Бакланов П. Я., 2018

## Введение

Планирование в социально-экономической сфере как процесс анализа и определения некоторых сценариев и вариантов будущего всегда выходило на пространственные и территориальные уровни. При этом пространственное региональное планирование в предыдущие периоды осуществлялось в основном в пределах тех или иных районов, территорий. Процедуры планирования для морских акваторий либо не проводились, либо осуществлялись в упрощенной форме. Так, выделялись некоторые обобщенные морские зоны с определенными предпосылками либо ограничениями для хозяйственной деятельности или для определенного использования, например для марикультуры, рекреации, направлений судоходства и т. п.

За рубежом морское пространственное планирование развивается с 1980-х годов в рамках Комплексного управления прибрежными зонами (КУПЗ), обозначаемого как *Integrated Coastal Area and River Basin Managment (ICARM)*, или крупными экосистемами [1—6]. Подобные методы управления разрабатывались и использовались в Западной Европе, Восточной Азии (Японии, Китае, Южной Корее, Вьетнаме, Таиланде) и других странах, однако в теоретическом отношении мало отличались от территориальных.

## Постановка проблемы

С конца XX века усиливается ориентация человечества на более широкое и комплексное освоение морских природных ресурсов, в том числе биологических, нефтегазовых, минеральных, рекреационных и других. Возрастает и «морская составляющая» в пространственном социально-экономическом развитии России и ее регионов: ориентация на освоение и использование разнообразных морских ресурсов, развитие морских видов деятельности, углубление научных знаний о морях и океанах [7—11]. В связи с этим на новой основе целеполагания и информационных технологий начинает развиваться и морское пространственное планирование<sup>1</sup>.

В России первые шаги в развитии морского пространственного планирования были сделаны учеными и специалистами в экономико-географических работах [12—19]. Тем не менее недостаточно изученными аспектами морского пространственного планирования (МПП), на наш взгляд, остаются следующие:

- выделение объектов МПП и их иерархия;
- членение, зонирование, районирование морских пространств;
- аспекты природопользования в пределах морских пространств;
- оценка формирования пространственных сочетаний видов деятельности в пределах морских акваторий.

## Основные результаты

Морское пространственное планирование — это комплекс аналитических, оценочных и расчетных мероприятий, направленных на обоснование формирования и развития определенных видов хозяйственной деятельности и их сочетаний в том или ином районе (ареале) моря, океана.

---

<sup>1</sup> См., например, материалы Международной конференции по морскому пространственному планированию, прошедшей 24—25 ноября 2017 года в Санкт-Петербурге, где можно отметить разработки С. Д. Митягина, В. М. Разумовского, М. И. Амосова, Г. М. Федорова, П. П. Спирина, В. А. Майбороды, О. Ю. Корнеева, автора этой статьи и др.

С позиций целостности и комплексности представляется, что в качестве наиболее полного объекта МПП следует выделять сегменты прибрежно-морского пространства (рис. 1).

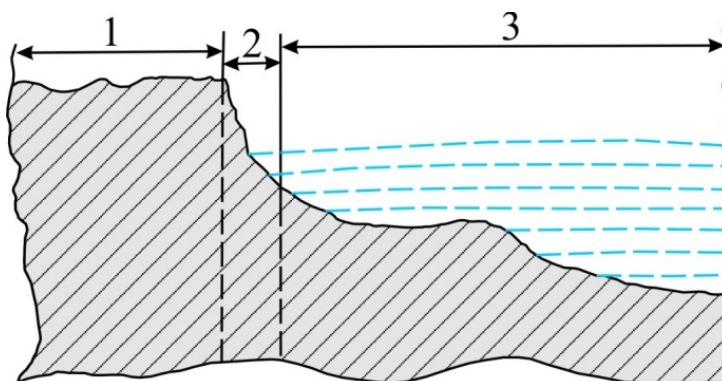


Рис. 1. Сегмент прибрежно-морского пространства в разрезе:  
1 — пространство прибрежной территории; 2 — береговые структуры; 3 — морское пространство, включая водное и некоторую часть морского дна

Как показывает исторический опыт, организация практически любого вида деятельности на морской акватории невозможна без использования береговых баз, определенных участков прибрежной территории. В этой связи важнейшим методологическим принципом МПП следует считать включение в объект МПП тех или иных участков прибрежных территорий.

Обозначим следующие основные стадии морского пространственного планирования:

- 1) выделение объекта МПП (морские геосистемы, экосистемы разных типов) в виде сегментов прибрежно-морского пространства;
- 2) оценка пространственной дифференциации объекта, выделение его структурных звеньев;
- 3) выделение природно-ресурсных компонентов и оценка природно-ресурсного потенциала в морских геосистемах (здесь и далее морские геосистемы рассматриваются в виде прибрежно-морских пространственных сегментов);
- 4) оценка прибрежных территорий и их функций в хозяйственном освоении морских геосистем;
- 5) выделение на прибрежной территории опорных береговых баз как исходных центров освоения морских геосистем;
- 6) расчеты вариантов хозяйственного освоения морских геосистем и их природно-ресурсного потенциала;
- 7) выбор и обоснование наиболее эффективных вариантов и стадий комплексного освоения прибрежно-морских пространственных сегментов.

Исследования и опыт хозяйственного освоения приморских районов показывают, что здесь формируются сложные пространственные структуры, одни звенья которых создаются и функционируют на прибрежной территории (портовые комплексы, опорные береговые базы, береговые перерабатывающие предприятия, поселения в целом), другие — в акватории, включая морское дно (участки марикультуры, добывающие морские ресурсы суда и установки, нефтегазовые платформы, транспортные суда и коммуникации и др.). Такие пространственные структуры названы нами акватерриториальными [17; 18]. По своему содержанию они могут рассматриваться как производственные или хозяйственные, а в целом — как социально-экономические, с включением компонентов населения и хозяйства. Если же они содержат еще и минимально

обобщенную характеристику природно-ресурсных компонентов прибрежной территории и акватории, то такие комплексные интегральные пространственные структуры можно называть географическими акватерриториальными [20]. В случае высокой связанности и целостности таких структур они могут образовывать акватерриториальную систему. Поэтому в более полном виде объект МПП представляет собой сегмент прибрежно-морского пространства с теми или иными вариантами формирования в его пределах географических акватерриториальных структур и систем.

Можно выделить следующие основные принципы географического членения (зонирования) морских геосистем:

1. Выделение относительно целостных географических структур в прибрежной зоне, в целом — на основе ландшафтного подхода. Прибрежная территория должна быть достаточной для размещения крупного поселения (шириной примерно до 50 км) (рис. 2, 1, 2, 3, 4).

2. Выделение относительно целостных морских экосистем с наличием природно-ресурсного потенциала (рис. 2, а, б, в, г).

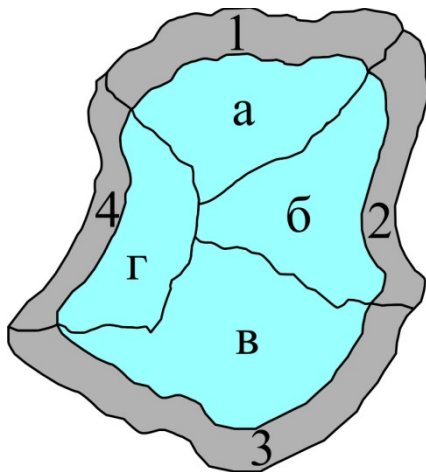


Рис. 2. Выделение прибрежно-морских сегментов как объектов МПП (пояснения в тексте)

3. Взаимоувязка морских экосистем с географическими структурами прибрежной зоны и выделение прибрежно-морских геосистем в виде пространственных сегментов (1а, 2б, 3в, 4г), в сопряженном пространстве которых возможно достижение устойчивого прибрежно-морского и морского природопользования и формирование определенных видов хозяйственной деятельности и их акватерриториальных сочетаний (структур).

Важнейшей задачей и стадией МПП является выделение и оценка природных ресурсов морских акваторий. Прежде всего следует подчеркнуть, что природные ресурсы, будучи сами пространственными образованиями, размещены во всем пространстве прибрежно-морского сегмента. С учетом межресурсных связей они представляют собой сложные пространственные природно-ресурсные системы [21]. Основные принципы выделения пространственных морских природно-ресурсных систем представляются следующими:

1. Оценка пространственной дифференциации приповерхностных слоев акватории:

- по гидрофизическим характеристикам;
- по наличию природно-ресурсных компонентов, их свойств и связей.

2. Оценка пространственной дифференциации придонных слоев:
  - по донным ландшафтам;
  - по придонным природным ресурсам, их свойствам и связям.
3. Оценка пространственной дифференциации донных слоев:
  - по типам донного рельефа;
  - по сочетаниям донных природных ресурсов с их свойствами и связями.
4. Оценка пространственной дифференциации всего морского пространства по сочетанию признаков и ресурсов, выделение морских природно-ресурсных систем.
5. Привязка выделенных морских природно-ресурсных систем к ареалам прибрежной территории.

Следует отметить, что многие моря и их бассейны в России являются трансграничными. Это бассейны Балтийского и Баренцева морей на западе, Черного, Каспийского и Азовского — на юге, Чукотского, Берингова, Охотского и Японского — на востоке. Будучи по природно-ресурсным и экологическим свойствам и процессам относительно целостными географическими системами, все подобные трансграничные бассейны пересекаются сочетанием государственных границ (наземных и морских), в том числе границами территориальных вод и морских экономических 200-мильных зон. Эти границы могут закладывать (и зачастую закладывают) определенные «разрывы» в информационном пространстве, отражающем различные характеристики целостных трансграничных бассейнов, разные подходы к оценкам природных ресурсов и методы их оценивания в отдельных странах, разные подходы к формированию национальных структур природопользования, нормативной экологической базы и т.п. В этой связи, как показывают научные исследования [11; 22—26], для наиболее полной оценки природно-ресурсного потенциала, достижения устойчивого природопользования и развития трансграничных регионов в целом требуется тесное международное сотрудничество и разработка международных программ. Отсюда следует необходимость многоуровневого иерархического подхода и в морском пространственном планировании, который предполагал бы, как минимум, четыре уровня:

- 1) международный, охватывающий обобщенными оценками весь трансграничный морской бассейн;
- 2) национальный, охватывающий прибрежно-морские сегменты в пределах отдельных стран (морская акватория при этом рассматривается в пределах 200-мильной экономической зоны);
- 3) региональный — с выделением прибрежной территории в пределах субъекта (области, края и т.п.) и морской акватории как обобщенно — в пределах экономической зоны, так и более детально — в пределах территориальных вод;
- 4) локальный — для прибрежных поселений и прилегающих к побережью морских акваторий (шириной примерно в несколько км).

Для отдельных трансграничных бассейнов целесообразны свои сочетания иерархических уровней планирования. Например, для бассейна Балтийского моря невозможно выделить один национальный российский прибрежно-морской сегмент. В этой связи особую важность приобретает региональный уровень, который, например, для Калининградской области, по сути, совмещается с национальным [9; 25; 27].

В морском пространственном планировании представляется целесообразным использование различных методов:

- 1) географическое членение, зонирование, районирование прибрежно-морского пространства (опыт подобных работ в России значителен [2; 3; 13; 20, 23]);
- 2) выделение пространственных природно-ресурсных систем в прибрежно-территориальной и морской зонах, их количественная оценка, в том числе картографическая;





3) геоинформационное моделирование «слоев», компонентов природного и природно-ресурсного пространства;

4) комплексные прогнозные расчеты вариантов формирования и развития отдельных звеньев пространственных акватерриториальных хозяйственных структур.

С учетом вышеизложенных подходов нами выполнено обобщенное зонирование Тихоокеанской России (рис. 3).

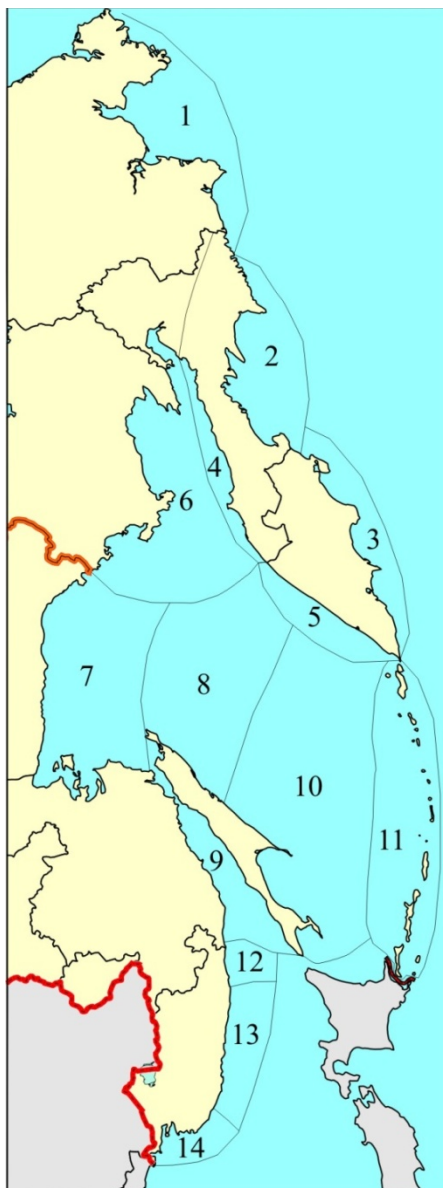


Рис. 3. Зонирование прибрежных районов Тихоокеанской России:

- 1 — Причукотская зона; 2—5 — Прикамчатские зоны; 6 — северо-западная Приохотская зона; 7 — юго-западная Приохотская зона; 8 — северо-восточная Присахалинская зона; 9 — западная Присахалинская зона; 10 — южная Присахалинская зона; 11 — Прикурильская зона; 12—14 — Приморские зоны

Выделенные сегменты, включающие прибрежные территории шириной 25—50 км и морские пространства в пределах 200-мильной экономической зоны, можно рассматривать как обобщенные объекты МПП с последующей оценкой долгосрочных перспектив их развития.

Отметим ряд практических задач для МПП:

- оценка природно-ресурсного потенциала в отдельных прибрежно-морских сегментах;
- разномасштабное функциональное зонирование прибрежно-морских территорий и акваторий с установлением приоритетных и допустимых типов природопользования в пределах выделенных сегментов;
- функциональное зонирование 200-мильной морской экономической зоны;
- разработка и оценка вариантов формирования акваториальных хозяйственных структур в отдельных прибрежно-морских сегментах;
- геоинформационное моделирование формирования и перестройки пространственных структур природопользования и пространственных акваториальных хозяйственных структур в целом.

### Заключение

В качестве основных объектов МПП следует выделять сегменты прибрежно-морского пространства. Ведущим видом деятельности человека в пределах прибрежно-морского пространства является полиресурсное природопользование, основанное на добыче и использовании прибрежных территориальных и морских природных ресурсов. Поэтому в наиболее целостном виде МПП представляет собой прибрежно-морское пространственное планирование. В пределах МПП на основе вариантных расчетов и моделирования необходима тесная взаимоувязка формирования и развития пространственных прибрежно-территориальных и акваториальных социально-экономических структур.

Таким образом, МПП должно стать важнейшим инструментом пространственного социально-экономического развития приморских регионов.

*Работа выполнена в рамках проекта Министерства образования и науки РФ (RFMEF161316X0060).*

### Список литературы

1. Михайличенко Ю.Г. Адаптация и освоение комплексного управления прибрежными зонами морей России // Изв. РАН. Сер. геогр. 2004. № 6. С. 33—42.
2. Гогоберидзе Г.Г. Комплексное районирование приморских территорий Мирового океана. СПб., 2007.
3. Arzamastsev I. S., Kachur A. N., Baklanov P. Y. Features of Integrated Coastal Management in the Far East of Russia // Proceedings of the 9th International Conference on the Mediterranean Coastal Environment (MEDCOAST 09). 2009. Vol. 1. P. 41—48.
4. Dominguez-Tejo E., Metternicht G., Johnston E., Hedge L. Marine Spatial Planning Advancing the Ecosystem-Based Approach to Coastal Zone Management: A review // Marine Policy. 2016. № 72. P. 115—130.
5. Povilanskas R., Razinkovas-Baziukas A., Jurkus E. Integrated Environmental Management of Transboundary Transitional Waters: Curonian Lagoon Case Study // Ocean and Coastal Management. 2014. Vol. 101, pt. A. P. 14—23.
6. Papageorgiou M. Coastal and Marine tourism: A Challenging Factor in Marine Spatial Planning // Ocean and Coastal Management. 2016. № 129. P. 44—48.
7. Пилясов А.Н. Арктическое Средиземноморье: предпосылки формирования нового макрорегиона // ЭКО. Всероссийский экономический журнал. 2010. № 12. С. 54—75.
8. Тихоокеанская Россия: страницы прошлого, настоящего, будущего / отв. ред. акад. РАН П. Я. Бакланов. Владивосток, 2008.



9. Федоров Г. М., Зверев Ю. М., Корнеевец В. С. Россия на Балтике: 1990—2012 годы. Калининград, 2013.
10. Lachininskii S. S., Lachininskii A. S., Semenova I. V. The Geoeconomic Factor in Shaping the Spatial Pattern of St. Petersburg's Coastal Area // Regional Research of Russia. 2016. Vol. 6, №4. P. 323—331.
11. Дружинин А. Г. «Морская» составляющая российской общественной географии: традиции и новации // Изв. РАН. Сер. геогр. 2016. №6. С. 6—16.
12. Алхименко А. П., Сальников С. С. Становление географии океана: тенденции, проблемы // Географические проблемы Мирового океана. Л., 1985. С. 5—12.
13. Дергачев В. А. Основы экономического районирования Мирового океана. Киев, 1980.
14. Дергачев В. А., Саушкин Ю. Г. Целостность процесса освоения всей поверхности земного шара // Вестник Моск. гос. ун-та. Сер. геогр. 1979. №1. С. 5—12.
15. Лавров С. Б. Портово-промышленные комплексы в проблеме взаимоотношений общества и природной среды в океане и региональное развитие приморских районов // Вопросы географии океана. Л., 1983. С. 25—31.
16. Селевич С. Б. Океан: ресурсы и хозяйство. Л., 1988.
17. Бакланов П. Я. Территориально-акваториальные экономические районы // XIV Тихоокеанский науч. конгресс (Хабаровск, август 1979). Комитет Л: Социальные и гуманитарные науки. М., 1979. С. 108—110.
18. Бакланов П. Я. Особенности комплексообразования в приморских районах // География океана: теория, практика, проблемы. Л., 1988. С. 131—148.
19. Дедков В. П., Федоров Г. М. Пространственное, территориальное и ландшафтное планирование в регионе. Калининград, 2006.
20. Baklanov P. Y., Ermoshin V. V., Karakin V. P. et al. Coastal-Marine Nature Management in Pacific Russia and Northern Vietnam: Notions, Structural Features, and Types // Geography and Natural Resources. 2017. Vol. 38, №4. P. 333—340.
21. Геосистемы Дальнего Востока России на рубеже XX—XXI веков. Т. 2: Природные ресурсы и региональное природопользование / отв. ред. П. Я. Бакланов, В. П. Каракин. Владивосток, 2010.
22. Baklanov P. Y., Ganzai S. S. Nearboundary and Transboundary Territories as Objects of Geographical Studies // Izvestiya Akademii Nauk. Seriya Geograficheskaya. 2004. №4. P. 27—34.
23. Федоров Г. М., Корнеевец В. С. Трансграничные регионы в иерархической системе регионов: системный подход // Балтийский регион. 2009. №2. С. 32—41.
24. Корнеевец В. С. Международная регионализация на Балтике. СПб., 2010.
25. Каледин Н. В., Корнеевец В. С. Трансграничное сотрудничество в Балтийском регионе — к новым пространственным формам международной экономической интеграции // Вестник Санкт-Петербургского университета. Сер. 7: Геология. География. 2007. №3. С. 80—90.
26. Mikhaylov A. S., Mikhaylova A. A. Spatial and Sectoral Distribution of International Clusters in the Baltic Region // European Journal of Scientific Research. 2014. Vol. 121, № 2. P. 122—137.
27. Михайлов А. С. География международных кластеров в Балтийском регионе // Балтийский регион. 2014. №1. С. 149—163.

### Об авторе

*Петр Яковлевич Бакланов*, академик РАН, доктор географических наук, профессор, научный руководитель Тихоокеанского института географии ДВО РАН, Россия.

E-mail: pbaklanov@tig.dvo.ru

### Для цитирования:

*Бакланов П. Я.* Морское пространственное планирование: теоретические аспекты // Балтийский регион. 2018. Т. 10, №2. С. 76—85. doi: 10.5922/2079-8555-2018-2-5.



## MARINE SPATIAL PLANNING: THEORETICAL ASPECTS

P. Ya. Baklanov<sup>1</sup>

<sup>1</sup> Pacific Geographical Institute  
Far-Eastern Branch, Russian Academy of Sciences  
7 Radio St, Vladivostok, 690041, Russia

Submitted on March 07, 2018

doi: 10.5922/2079-8555-2018-2-5

*In this article, I consider marine spatial planning (MSP) as a complex of analyses, calculations, and evaluations aimed to prove feasibility of economic activities and contribute to their development in a certain part of a sea or an ocean. A most likely comprehensive MSP object is an integrated segment of coastal/marine area. Consisting of a marine part and a coastal area, such segments are a product of zoning. In this article, I explore the key MSP stages — from identifying the planning object to evaluating the natural resource potential and performing calculations for relevant marine/land structures. The basic principles of the geographical division of marine geosystems are the following ones: identifying relatively integrated marine sectors and relatively integrated coastal sectors and connecting them into a single whole. A hierarchical approach is key to transboundary marine basins. I propose the following techniques: geographical zoning, identification of an area and basin-specific combinations of natural resources, geoinformation modelling, and forecast analysis for different activities and relevant spatial elements of marine/land structures.*

**Keywords:** marine spatial planning, coastal-marine space segment, marine geosystems, trans-boundary marine basins, natural resource combinations, marine/land structures, planning techniques, geographical zoning

## References

1. Mikhailichenko, Yu. G. 2004, Adaptation and development of integrated management of coastal zones of the seas of Russia, *Izvestiya Rossiiskoi Akademii Nauk. Seriya Geograficheskaya* [Izvestiya of the Russian Academy of Sciences. Geographic series], no. 6, p. 33—42 (in Russ.).
2. Gogoberidze, G. G. 2007, *Kompleksnoe raionirovanie primorskikh territorii Mirovogo okeana* [Complex zoning of the seaside territories of the World Ocean], St. Petersburg.: RSHU Publishing House, 396 p. (in Russ.).
3. Arzamastsev, I. S., Kachur, A. N., Baklanov, P. Y. 2009, Features of Integrated Coastal Management in the Far East of Russia, *Proceedings of the 9th International Conference on the Mediterranean Coastal Environment, MEDCOAST*, no. 1, p. 41—48.
4. Domínguez-Tejo, E., Metternicht, G., Johnston, E., Hedge, L. 2016, Marine Spatial Planning Advancing the Ecosystem-Based Approach to Coastal Zone Management: A review, *Marine Policy*, no. 72, p. 115—130. doi: 10.1016/j.marpol.2016.06.023.
5. Povilanskas, R., Razinkovas-Baziukas, A., Jurkus, E. 2014, Integrated Environmental Management of Transboundary Transitional Waters: Curonian Lagoon Case Study, *Ocean and Coastal Management*, no. 101 (PA), p. 14—23.
6. Papageorgiou, M. 2016, Coastal and Marine tourism: A Challenging Factor in Marine Spatial Planning, *Ocean and Coastal Management*, no. 129, p. 44—48. doi: 10.1016/j.ocecoaman.2016.05.006.
7. Pilyasov, A. N. 2010, Arctic Mediterranean: the preconditions for the formation of a new macroregion, *ECO*, no. 12, p. 54—75 (in Russ.).
8. Baklanov P. Ya. (ex. ed.) 2012, *Tikhookeanskaya Rossiya: stranitsy proshlogo, nastoyashchego, budushchego* [Pacific Russia: pages of the past, present, future], Vladivostok, Dalnauka, 216 p. (in Russ.).
9. Fedorov, G. M., Zverev, Yu. M., Korneevets, V. S. 2013, *Rossiya na Baltike: 1990—2012 gody* [Russia in the Baltic: 1990—2012], Kaliningrad, 252 p. (in Russ.).
10. Lachininskii, S. S., Lachininskii, A. S., Semenova, I. V. 2016, The Geoeconomic Factor in Shaping the Spatial Pattern of St. Petersburg's Coastal Area, *Regional Research of Russia*, Vol. 6, no. 4, p. 323—331. doi:10.1134/S2079970516040110.

11. Druzhinin, A.G. 2016, "Maritime" Component in the Russian Human Geography: Traditions and Novations, *Izvestiya Rossiiskoi Akademii Nauk. Seriya Geograficheskaya*, no. 6, p. 6—16 (in Russ.).
12. Alkhimenko, A.P., Salnikov, S.S. 1985, Formation of the geography of the ocean: trends, problems. In: *Geograficheskie problemy mirovogo okeana* [Geographical problems of the world ocean], Leningrad, p. 5—12 (in Russ.).
13. Dergachev, V.A. 1980, *Osnovy ekonomicheskogo raionirovaniya Mirovogo okeana* [Fundamentals of economic zoning of the World Ocean], Kiev, 110 p. (in Russ.).
14. Dergachev, V.A. Saushkin, Yu.G. 1979, Integrity in the process of mastering the entire surface of the globe, *Vestnik Moskovskogo universiteta. Seriya 5. Geografiya* [Moscow University Bulletin. Series 5, Geography], no. 1, p. 5—12 (in Russ.).
15. Lavrov, S.B. 1983, Port-industrial complexes in the problem of interrelations between society and the natural environment in the ocean and regional development of coastal areas, *Voprosy geografii okeana* [Geography of the ocean], Leningrad, p. 25—31 (in Russ.).
16. Selevich, S.B. 1988, *Okean: resursy i khozyaistvo* [Ocean: resources and economy], Leningrad, 315 p. (in Russ.).
17. Baklanov, P. Ya. 1979, Territorial-aquatory economic areas, *Pacific XIV scientific congress. Committee "Social and Human Sciences"*, Khabarovsk, August 1979, Moscow, p. 108—110 (in Russ.).
18. Baklanov, P. Ya. 1988, Features of complex formation in coastal areas. In: *Geografiya okeana: teoriya, praktika, problemy* [Geography of the ocean: theory, practice, problems], Leningrad, p. 131—148 (in Russ.).
19. Dedkov, V.P., Fedorov, G.M. 2006, *Prostranstvennoe, territorial'noe i landshaftnoe planirovanie v regione* [Spatial, territorial and landscape planning in the region], Kaliningrad, 184 p. (in Russ.).
20. Baklanov, P.Y., Ermoshin, V.V., Karakin, V.P., Zharikov V.V., Van Cu, N., Cham, D.D. 2017, Coastal-Marine Nature Management in Pacific Russia and Northern Vietnam: Notions, Structural Features, and Types, *Geography and Natural Resources*, Vol. 38, no. 4, p. 333—340. doi: 10.1134/S1875372817040047.
21. Baklanov P. Ya. (ex. ed.) 2010, *Geosistemy Dal'nego Vostoka Rossii na rubezhe XX—XXI vekov. Tom II. Prirodnye resursy i regional'noe prirodopol'zovanie* [The geosystems of the Russian Far East at the turn of the 20th and 21st centuries. Volume II. Natural resources and regional nature management, Vladivostok, 560 p. (in Russ.).
22. Baklanov, P.Y., Ganzei, S.S. 2004, Nearboundary and Transboundary Territories as Objects of Geographical Studies, *Izvestiya Akademii Nauk, Seriya Geograficheskaya*, no. 4, p. 27—34 (in Russ.).
23. Fedorov, G.M., Korneevets, V.S. 2009, Trans-Border Regions in the System of the Regional Hierarchy: the Systemic Approach, *Balt. Reg.*, no. 2, p. 26—33. doi: 10.5922/2079-8555-2009-2-3.
24. Korneevets, V.S. 2010, *Mezhdunarodnaya regionalizatsiya na Baltike* [International regionalization in the Baltic], St. Petersburg, 207 p. (in Russ.).
25. Kaledin N.V., Korneevets, V.S. 2007, Cross-border cooperation in the Baltic region — towards new spatial forms of international economic integration, *Vestnik Sankt-Peterburgskogo universiteta. Seriya 7: Geologiya. Geografiya* [Vestnik of Saint Petersburg University. Earth Sciences], no. 3, p. 80—90 (in Russ.).
26. Mikhaylov, A.S., Mikhaylova, A.A. 2014, Spatial and Sectoral Distribution of International Clusters in the Baltic Region, *European Journal of Scientific Research*, no. 121 (2), p. 122—137.
27. Mikhailov, A. S. 2014, Geography of international clusters in the Baltic region, *Balt. Reg.*, no. 1, p. 113—123. doi: 10.5922/2079-8555-2014-1-10.

#### The author

*Prof. Petr Ya. Baklanov*, Fellow of the Russian Academy of Sciences, Director for Research of the Pacific Geographical Institute, Far-Eastern Branch of the Russian Academy of Sciences, Russia.

E-mail: pbaklanov@tig.dvo.ru

#### To cite this article:

Baklanov P. Ya. 2018, Marine Spatial Planning: Theoretical Aspects, *Balt. Reg.*, Vol. 10, no. 2, p. 76—85. doi: 10.5922/2079-8555-2018-2-5.

**ОПЫТ  
ПРОСТРАНСТВЕННОГО  
ПЛАНИРОВАНИЯ  
В ЕВРОПЕЙСКОМ СОЮЗЕ  
И ВОЗМОЖНОСТИ  
ЕГО ИСПОЛЬЗОВАНИЯ  
В РОССИИ**

*А. И. Чистобаев*<sup>1</sup>

*С. И. Федулова*<sup>1</sup>



*С позиций системно-комплексной методологии рассматриваются целевые функции и содержание пространственного планирования в европейских странах, дается его сопоставление с градостроительной деятельностью в России. Раскрывается понятийно-терминологический аппарат в области пространственного планирования и сопряженных с ним видов планирования: территориального, морского, подземного. Прослежена эволюция представлений в ЕС о пространственном планировании. Дан обзор основных документов по обеспечению пространственного планирования начиная с последней трети прошлого века и по настоящее время. Сформулированы основополагающие принципы пространственного планирования. Показаны уровни управления развитием территории, как в целом по ЕС, так и по входящим в его состав государствам. Обоснована суть понятия «лучшая практика» как своего рода подхода, который включает в себя передачу экспертных знаний, концепций, идей и практик, разработанных в одних условиях, для решения конкретной проблемы в других условиях посредством использования компонентов переносимого метода, модели или политики. Приводится классификация систем пространственного планирования по ряду критериев. Выявляется эффект вовлечения гражданского общества в пространственное планирование применительно к менталитету населения ЕС и РФ. Сделан вывод о необходимости использования в РФ накопленного в ЕС опыта пространственного планирования, особенно в части вовлечения населения в экспертизу проектов; при этом следует учитывать специфику российских природных и социально-экономических условий.*

**Ключевые слова:** пространство, территория, градостроительство, проекты, принципы планирования, лучшие практики, гражданское общество

## **Введение**

Термин «пространственное планирование» возник в процессе эволюции деятельности, связанной с управлением развитием территории [1]. В начале прошлого века в Англии, Германии, Франции зародилась планировка территорий, на которых разворачивались крупномасштабные

---

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

Поступила в редакцию 29.01.2018 г.

doi: 10.5922/2079-8555-2018-2-6

© Чистобаев А. И., Федулова С. И., 2018

работы по добыче полезных ископаемых [2]. В нашей стране первым опытом районной планировки был проект развития территории Апшеронского полуострова, богатого ресурсами нефти, и г. Баку. Этот проект был выполнен в 1924—1925 годах коллективом авторов под руководством профессора А. П. Иванниченко [3]. Научно-методические принципы и подходы к созданию районных планировок на территории СССР и современной Российской Федерации получили освещение в трудах Д. И. Богорада (1960), В. Г. Давидовича (1964), В. В. Владимирова (2002), Е. Н. Перцика (1973, 2006). Этими авторами были выполнены фундаментальные работы, нашедшие отражение в их публикациях, а именно в «Рекомендациях по совершенствованию методики районных планировок в РСФСР» (1969), монографиях «Районная планировка и проблемы расселения» (1970) и «Комплексная районная планировка» (1980); накопленный опыт получил всестороннее обобщение в книге «Районная планировка: справочник проектировщика» (1986). После распада СССР и трансформации социально-экономического строя страны произошли коренные изменения в градостроительном проектировании. Новый подход к управлению региональным социально-экономическим развитием нуждался в совершенствовании теоретико-методологических, нормативно-правовых и технологических разработок, а поскольку их не было, то застройка территории, мягко говоря, велась хаотично. Только в конце 2004 года был принят Градостроительный кодекс РФ, в котором были определены цели и задачи территориального планирования, обозначены его функции.

К настоящему времени в Российской Федерации накоплен определенный опыт в управлении развитием территорий: разработаны стратегии социально-экономического развития федеральных округов РФ и субъектов РФ, схемы территориального планирования субъектов РФ и муниципальных районов; возобновилась практика разработки генеральных планов городов и поселений; налаживается система управления землепользованием. Наряду с территориальным планированием появились первые «ростки» еще двух видов планирования: морского и подземного. Однако говорить о том, что все три названных вида планирования «пробили себе дорогу», еще рано. Главная проблема состоит в том, что имеет место очевидный разрыв между разработкой проектов развития территорий, с одной стороны, и их реализацией — с другой, а общественные структуры в недостаточной степени активны в обсуждении принимаемых решений. В свете сказанного может быть полезно осмысление опыта пространственного планирования в странах Европейского союза.

### Авторские позиции и подходы к исследованию

Авторы статьи имеют большой опыт стратегического и пространственного планирования на уровне субъектов РФ и муниципальных районов, который обобщен в ряде наших публикаций [3—8]. С опорой на накопленные знания в статье предпринята попытка сопоставить практику пространственного планирования в европейских странах и в России, вычленив из нее наиболее значимые аспекты и обосновать ряд практических предложений. Положенный в основу данной работы сравнительно-географический метод находит свое применение в сочетании с пространственно-временным, генетическим, воспроизводственным, геополитическим, проблемно-программным научными подходами, широко применяемыми в общественно-географических исследованиях. Каждый из них в той или иной форме нашел свое место и в данном системно-комплексном исследовании пространственного развития стран и регионов. При его выполнении помимо литературных источников привлечены и проана-

лизированы информационно-статистические ресурсы, нормативно-правовые документы, результаты опросов населения; большое значение имели и собственные наблюдения авторов, проведенные как в России, так и за рубежом. В совокупности все сказанное позволило получить, на наш взгляд, оригинальный материал, который, как мы полагаем, будет полезен для нашей страны. Более того, обмен опытом пространственного планирования послужит укреплению сотрудничества специалистов в данной сфере деятельности, сближению стран на Евразийском континенте.

### Последовательность проявления европейских инициатив в области пространственного планирования

Понятие о пространственном планировании возникло в ЕС в ходе трансформации представлений о планировке территории и разработки стратегий территориального развития. Произошло это в конце прошлого века в связи с обсуждением в ЕС проекта принятия совместных решений по обеспечению рационального землепользования [9]. Европейская комиссия в 1980-х годах впервые обратила особое внимание на необходимость регулирования развития городов и приступила к разработке документов «Европа — 2000» и «Европа — 2000+», что положило начало исследовательским инициативам по проблемам урбанизации [10]. Тогда же было констатировано, что поскольку городская проблематика имеет не два, как в землепользовании, а три измерения, то вместо используемого термина «планирование территории» следует принять термин «пространственное планирование».

Спустя четыре года с момента принятия данных документов, в 1999 году по инициативе Германии, Нидерландов и Франции началось продвижение к консенсусу документа под названием «Европейская перспектива пространственного развития» [11], который не был официально утвержден, но тем не менее способствовал обеспечению национальных, отраслевых и региональных политик четкими стратегическими целями для стран, входящих в ЕС. Впоследствии он был переведен на все языки стран — членов ЕС и стал в определенной степени учебником по пространственному планированию.

Кроме того, был разработан другой документ — «Основополагающие принципы устойчивого пространственного развития Европейского континента» (2000), в котором обосновывались меры по обеспечению сбалансированного социального и экономического развития территории при условии рационального использования природных ресурсов и эффективной природоохранной деятельности [12].

Однако в ходе работ по пространственному планированию все более отчетливо стал проявляться дефицит необходимой информации. Выход был найден в создании в 2002 году «Европейской сети по наблюдениям за пространственным планированием». Целевая функция этой сети состояла в формировании комплексной сравнительной базы данных по определенным параметрам для стран, входящих в ЕС, способствующей разработке новых научно обоснованных и количественно измеримых решений для оценки воздействия проводимой политики. Необходимая для систематического анализа развития территорий информация распределялась по трем уровням: европейскому, национальному (страновому) и региональному. Предусматривался также сбор информации по ряду актуальных вопросов, таких как формирование полицентричной городской структуры, укрепление взаимоотношений города и деревни, обеспечение территориальной доступности, внедрение инноваций, решением демографических и экологических проблем [13].





Следующая инициатива в области пространственного планирования — «Территориальная повестка дня Европейского союза до 2020 года» — была разработана на основе стратегии «Европа — 2020», главной целью которой обозначен умный, устойчивый и инклюзивный рост. Данная инициатива направлена на обеспечение территориальной сплоченности, представляющей собой набор принципов гармоничного, сбалансированного, эффективного и устойчивого территориального развития, дающего равные возможности гражданам и предприятиям, где бы они ни находились, максимально использовать свой территориальный потенциал. Территориальная сплоченность укрепляет принцип солидарности в целях содействия конвергенции между экономиками более обеспеченных и отстающих территорий, что требует продолжения сотрудничества и интеграции между различными регионами ЕС на всех территориальных уровнях.

Термин «территориальная сплоченность» был первоначально использован, наряду с понятиями экономической и социальной сплоченности, в Лиссабонском договоре (2009) в качестве основной цели содействия европейской интеграции, что привело к созданию общей компетенции в области пространственного планирования между ЕС и его государствами-членами.

### Цели и принципы пространственного планирования

В ходе реализации представленных выше инициатив пространственное планирование в ЕС стало своего рода географическим выражением экономической, экологической, социальной и культурной политики общества, административным механизмом и инструментарием проведения региональной политики. Пространственное планирование представляется как своего рода междисциплинарный подход, обеспечивающий баланс развития регионов страны и организации пространства. В Компендиуме по европейскому пространственному планированию отмечается, что государства используют данный метод для оказания влияния на распределение деятельности в пространстве в будущем [14].

В принятом в 2008 году под эгидой ООН отчете отмечалось, что территориально-пространственное планирование призвано обеспечить рациональную территориальную организацию общества, а также сбалансировать потребности, удовлетворение которых необходимо для развития общества и достижения социальных и экономических целей, с задачами охраны окружающей среды [15]. В процессе этого вида деятельности на межрегиональном и межмуниципальном уровнях управления определяются цели развития территории, осуществляется разработка стратегий и планов, реализуется взаимосвязь управления в градостроительстве, промышленной и аграрной политике, на транспорте и в сфере охраны природы.

Координация пространственного планирования также происходит по вертикали и по горизонтали в целях обеспечения согласованности действий на разных уровнях управления и взаимодействия между правительственными и неправительственными организациями и гражданами [16].

Подобную представленной выше цель преследует трансграничное пространственное планирование, осуществляемое посредством наднациональных органов управления через директивы ЕС. Входящие в ЕС страны должны транспонировать в свое законодательство принятые Европарламентом решения и использовать выработанные совместными усилиями концепции и идеи на своем пространстве.

Это непростая задача, особенно для новых стран — членов ЕС, в которых еще сильны традиции прошлого. Так, например, в Литве в советские годы

была создана концепция единой системы расселения, реализованная в условиях плановой экономики. В другой прибалтийской стране, Эстонии, была разработана теория формирования территориальных социально-экономических систем, также получившая практическое воплощение. В этих реалиях современного ЕС перестройка пространственного планирования, естественно, наталкивается на определенные трудности.

Территория и пространство — связанные, но не идентичные понятия: пространство имеет более общий, абстрактный смысл, а территория выступает его «подпонятием». Территория обладает четко определенными границами, тогда как у пространства границ нет, части его соотносятся с тем или иным участком территории или акватории. Отсюда вытекает правомерность вывода о том, что территориальное планирование является формой пространственного планирования [17]. Другие авторы под пространственным планированием понимают комплексные социально-экономические и экологические разработки, а под территориальным планированием — функциональное зонирование территории [9], то есть решение частной задачи.

Пространственное планирование в настоящее время охватывает не только территорию, но и акваторию (морское планирование) и подземные территориальные ресурсы (подземное планирование), а в будущем, возможно, появится еще один его вид — тот, что связан с использованием аэротерии [4]. Очевидно, что понятие «пространство» не ограничивается градостроительным пространством, включая в себя и географическое, и ресурсное, и социально-экономическое, и этноконфессиональное, и геополитическое, и правовое.

Что касается принципов устойчивого пространственного развития, то они одинаковы и обязательны для всех стран ЕС. Главный из них — принцип территориального согласия посредством сбалансированного социального и экономического развития регионов и повышения их конкурентоспособности. Взаимоотношения города и деревни опираются на принцип поощрения развития, генерируемого городскими функциями. Создание транспортного доступа ко всем местам проживания людей определяет суть третьего принципа, а развитие доступа к информации и знаниям — суть четвертого. Следующие пять принципов направлены на сокращение ущерба, наносимого окружающей среде, на приумножение и защиту природных ресурсов и природного наследия, сохранение культурного наследия как фактора развития, развитие безопасной добычи энергоресурсов, поощрение устойчивого развития туризма [4].

Хотя межгосударственные органы управления в ЕС не имеют прямых полномочий в сфере пространственного планирования, они все же влияют на процедуру и практику пространственного планирования через три типа политических инструментов: стратегические политические документы, продвижение идей и концепций; регламенты и директивы; распределение фондов и субсидий, например поддерживающих региональное развитие и сельское хозяйство [18; 19].

### Систематизация подходов к пространственному планированию и управлению

Структуры ЕС могут оказывать влияние на пространственное планирование и региональное развитие всех стран — членов ЕС [19]. Тем не менее специфика в данном виде деятельности сохраняется в каждой стране, что обусловлено наличием своего языка и культуры, специфической ментальностью населения, особенностями законодательно-правовой базы и структуры государственного управления [20; 21]. Благодаря этому каждая страна имеет как

положительный опыт, так и некоторые недостатки в проведении региональной политики и пространственного планирования. Таким образом, наравне с национальными системами пространственного планирования существует Европейское пространственное планирование (в рамках ЕС).

В самом общем смысле в странах ЕС под системой пространственного планирования понимается специфическая социальная конструкция, характеризующая применение в институциональных контекстах, во времени и пространстве определенных методов общественного сотрудничества, направленных на управление коллективными действиями по использованию пространства [16]. Конкретные действия зависят не только от особенностей организации принятия управленческих решений в стране, но и от различных социально-экономических, политических и культурных факторов развития производительных сил.

В контексте международных сравнительных исследований в области пространственного планирования используется типология стран по подходам и степени конвергенции в контексте европеизации, подробно представленная в Компендиуме по европейскому пространственному планированию [22; 23]. В ее основу положены следующие характеристики: содержательные аспекты нормативно-правовой базы государства на разных уровнях управления, масштаб охватываемых в документах вопросов и тем региональной политики, характер разделения полномочий между государственным и муниципальным управлением, доля частного сектора в ВВП, роль пространственного планирования в государственной и общественной жизни, различия в заявленной цели и реальных результатах. В том же документе обозначены четыре подхода к систематизации управления региональным развитием: 1) традиции урбанизма, 2) управление землепользованием, 3) регионально-экономический подход, 4) комплексный всеобъемлющий подход (табл.). Добавим к сказанному, что в некоторых странах, например в Германии, используется также ландшафтный подход, который характерен и для современной практики пространственного планирования в России.

#### **Критериальные подходы к систематизации управления региональным развитием в странах — членах ЕС**

Традиции урбанизма	Управление землепользованием	Региональный экономический подход	Комплексный всеобъемлющий подход
Эволюция градостроительной деятельности. Регулирование развития и зонирование территорий	Зонирование землепользования. Повышение уровня взаимодействия различных органов управления	Региональное целеполагание. Сокращение региональных различий. Интеграция планирования и региональной политики. Акцент на развитие проблемных территорий. Иновации в социальной сфере. Совершенствование управления развитием территорий	Иерархия планов. Акцент на планирование пространства. Координация мер политики, имеющих территориальный эффект. Обоснование принципов пространственного развития. Определение функций местных и центральных органов власти
<i>Страны-представители</i>			
Средиземноморские страны — члены ЕС	Великобритания	Франция и (в меньшей степени) Португалия	Нидерланды, страны Северной Европы, Австрия и Германия

Составлено по [6].

## Лучшие практики пространственного планирования

Схожие для разных территорий проблемы ведут к поиску международных успешных примеров и решений, которые впоследствии переносятся в иной контекст. Многие решения уже существуют в определенных городах, но недостаточно распространены или внедрены, поэтому ЕС поддерживает входящие в его состав государства и местные органы власти, пропагандируя лучшие практики Европы, облегчая их широкое использование и поощряя эффективное взаимодействие и обмен опытом. Доступ к существующим решениям важен для того, чтобы различные органы управления могли учиться друг у друга и разрабатывать решения, адаптированные к их конкретной специфической ситуации.

Понятие «лучшая практика» получило широкое распространение в европейской политике и программах регионального развития [24]. Выявление лучших практик и их продвижение способствует накоплению знаний, обуславливает прогресс в сферах жизнедеятельности населения, включая пространственную организацию общества.

Идея устойчивого развития возникла в Нидерландах в конце 1980-х годов, а в пространственное развитие проникла в Германии. Успех в переходе к сбалансированной городской системе характерен для Франции. Богатый опыт управления северными территориями накоплен в Финляндии и Швеции. В Германии, Нидерландах, Франции и Швеции очевидны достижения в продвижении общественного транспорта, тогда как Италия, Испания и Греция преуспели в развитии туризма и охране культурного наследия. Обмен опытом на наднациональном уровне способствует выработке согласованных документов и баз данных, нацеленных на гармонизацию пространственного развития. Отсюда следует, что *лучшая практика* — это научный подход, который включает в себя передачу экспертных знаний, концепций, идей и практик, разработанных в одних условиях, в целях достижения подобного желаемого результата в другом месте путем использования компонентов переносимого метода, модели или политики [25].

Одной из самых продвигаемых идей в ЕС является концепция «компактного города», в соответствии с которой по мере все возрастающей урбанизации следует ориентироваться на развитие городов с высокой плотностью населения и ограниченной территорией, что позволяет снизить негативное воздействие на окружающую среду и поддерживать благосостояние городских жителей. Компактное развитие города смягчает последствия изменений климата, минимизируя зависимость от автомобилей, обеспечивая устойчивые виды транспорта и требуя меньше затрат энергии на отопление. Более того, компактные города могут способствовать сохранению биоразнообразия и развитию экосистемных услуг за пределами городов.

Чтобы последствия внедрения лучших практик были положительными для соседних городов, регионов или стран, планировщики, политики и другие заинтересованные стороны должны в полной мере видеть и осознавать все аспекты идей, инструментов и мер политики, прежде чем пытаться перенести их в свои города или регионы. Политические идеи из другого географического, культурного и планировочного контекста предполагают не только успехи, но и трудности. Несмотря на существование некоторых обобщенных политических идей, инструментов и процессов, характерных для успешной реализации проектов в международных контекстах, маловероятно, что точный повтор



модели, работающей в одном контексте, обеспечит ее успешность в другом. Местным планировщикам и экспертам необходимо разрабатывать собственные контекстно-ориентированные решения по переносу лучших практик, используя международные примеры для вдохновения. Чтобы реализация была успешной, любые решения должны быть специфичными для конкретной территории, политической и планировочной ситуации, культурных предпочтений.

### Участие гражданского общества в пространственном планировании

Совсем недавно участие заинтересованных сторон и сообществ стало общепринятым компонентом процесса планирования и государственной политики в целом. Несмотря на существующее беспокойство по поводу того, что участие жителей и любых заинтересованных сторон неминуемо влечет за собой задержки в разработке мер политики и принятии решений, такое участие стало нормой и почти повсеместно принято в качестве лучшей практики.

При регулировании пространственного развития в странах ЕС принято опираться на тщательный анализ разнообразных процессов, происходящих в экологической, экономической, технологической и социальной сферах. Чем больше представителей разных сфер деятельности и слоев общества будет принимать участие в разработке и экспертизе документов пространственного планирования, тем выше вероятность эффективной реализации проектов [6].

Во всех странах ЕС граждане из пассивных потребителей становятся участниками процессов принятия управленческих решений [26; 27]. Таким образом, системы пространственного планирования приобретают открытость, переходя к совещательной и интерактивной форме, охватывающей как вертикальные, так и горизонтальные связи.

Главные преимущества многосторонней коммуникации для всех участников процесса планирования заключаются в повышении качества принимаемых решений, соблюдении при разрешении конфликтных ситуаций баланса между общественными и частными интересами, чему способствует понимание потребностей, предпочтений и ценностей людей в общении с ними. Социальный контекст и повышение уровня доверия граждан становятся главной заботой региональных и городских органов власти. Жители получают возможность реализовать свой творческий потенциал, изменить к лучшему среду, в которой они живут [28]. У населения воспитывается гражданское самосознание и ответственность за будущее страны, региона, города. Бизнес содействует поиску возможностей влияния на процесс принятия решений и выработки направлений политики, поддерживает лучшие практики и технологии [6].

Оптимальной считается система, в разработке которой городская власть принимает непосредственное участие совместно со специалистами и привлеченными внешними экспертами и консультантами, представителями бизнеса и общественности. Во всех этапах разработки стратегий и планов могут участвовать жители планируемой территории и все остальные заинтересованные лица.

На данный момент во многих странах доминируют традиционные формы вовлечения населения: публичные слушания, консультации, выставки и общественные встречи, хотя ожидается, что в будущем ведущую роль получают консультации через интерактивные веб-сайты. Необходимо выяснять, что может мотивировать граждан вкладывать в городское развитие собственные идеи, поскольку существует значительное различие между лишь «ритуалом» уча-

ствия и реальной силой, необходимой для достижения требуемого результата. Основопологающий момент состоит в том, что участие без перераспределения власти — пустая трата времени, когда все мнения рассмотрены, но принимаются решения, выгодные только одной стороне. Именно поэтому во всем мире развиваются новые кооперативные и интерактивные методы гражданского участия в пространственном планировании.

Одним из таких методов может быть географический онлайн-опросник, который используется для выявления географических данных по различным темам и контекстам. Представленные в нем материалы сопровождается интерактивная карта, позволяющая респондентам вносить ответы на вопросы, связанные с географическими особенностями планируемой территории. Такой опросник способен предоставить городским планировщикам для анализа локализованные данные о повседневном опыте жителей и восприятии ими городской среды в целом или отдельных ее аспектов. Повышенный спрос на такие новые методы поиска источников данных для сбора опыта, мнений и предпочтений городских жителей вызван более выраженным вниманием городских властей к устойчивому развитию и вовлечению населения, а развитие геопространственных технологий и социальных сетей позволяет использовать новые типы геоинформационных данных. В результате появляются новые ГИС-методы для участия общественности и привлечения больших групп лиц.

### Оценка опыта пространственного планирования в России

Наш опыт работы в пространственном планировании в России и оценка лучших практик ЕС позволяют говорить о наличии существенных различий в преобладающих подходах к пространственному планированию. Однако помимо структуры и содержания разрабатываемых документов отличается и сам подход к реализации участия общественности в планировании территории.

В соответствии с Градостроительным кодексом РФ, публичные слушания — это единственная обязательная форма участия граждан в обсуждении документов градостроительной деятельности. Так называемые необязательные формы участия граждан используются редко. Ими могут быть конференции, обращения граждан в органы местного самоуправления, их собрания и опросы. Пассивность населения при обсуждении проектов объясняется недостаточным доверием к политикам и государственным институтам, особенностями менталитета населения и, как следствие, низкой гражданской активностью. Закрытость информации не позволяет построить конструктивный диалог между гражданским обществом и представителями власти. Во многом это происходит из-за отсутствия официальных требований к предоставлению макетов и схем существующей застройки, а также из-за сжатости текстовой и наглядной информации на публичных слушаниях, что усложняет понимание ситуации рядовыми жителями.

В качестве показательного примера можно привести публичные слушания по Генеральному плану Москвы, на которые был запланирован только один день, хотя работы по разработке документа велись в течение пяти лет. Дать ответы на полученные 75 тысяч замечаний в столь короткий срок не представляется возможным, к тому же большая часть замечаний не вписывалась в регламент повестки дня. Эти затруднения были вызваны сложным для понимания языком, объемом текста, отсутствием визуальных материалов в сочетании с ограниченностью знаний горожан по сути обсуждаемых вопросов. Кроме того, актуальность данного долгосрочного документа была поставлена под



вопрос после увеличения территории Москвы в 2,4 раза. В Санкт-Петербурге возникла похожая ситуация, связанная с проектированием г. Южный, который примыкает непосредственно к городской черте. По запросам населения была проведена экологическая экспертиза, однако во главе экспертной группы стоял специалист по древневосточной культуре. Эксперты-дилетанты вынесли положительное решение, хотя эксперты-специалисты высказывались против. Подобные примеры можно привести и по другим российским городам и регионам.

В целом, несмотря на существующие в России законодательно установленные возможности для участия населения в обсуждении разрабатываемых проектов по развитию территории, в полном объеме они не применяются и реализуются исключительно формально. В игнорировании интересов и мнений рядовых граждан кроется главный недостаток российского пространственного планирования. Справедливости ради надо заметить, что в отдельных субъектах РФ заметно некоторое повышение активности граждан и общественных структур в процессе принятия управленческих решений, но таких положительных примеров пока мало. В свете сказанного опыт стран ЕС в области пространственного планирования может быть поучителен для нашей страны.

### Заключение

Несмотря на большой опыт пространственного планирования, многие его аспекты еще не получили адекватной оценки как в России, так и за рубежом. Сравнение отечественного и зарубежного опыта свидетельствует о разных тенденциях в развитии региональной политики и управлении развитием территорий. Так, если в европейских странах происходит переосмысление роли государства и гражданского общества в пространственном планировании и городском развитии, то в России при принятии управленческих решений по функциональному использованию территорий явно доминирует государственный подход. Главный его недостаток состоит в том, что все документы пространственного планирования, согласно Градостроительному кодексу РФ, разрабатываются по единым требованиям, без учета специфики природных и социально-экономических условий территории, которые в России гораздо более многообразны, чем во многих других странах мира. В странах ЕС, а их в данном случае можно рассматривать в качестве своего рода регионов более крупного образования, при соблюдении единых принципов устойчивого пространственного развития допускается определенное отклонение от рекомендаций верхнего уровня регулирования пространственного планирования.

Анализ, адаптация и апробация лучших практик и современных технологий в пространственном планировании необходимы для более эффективного управления и развития территорий в России. Соответственно, вырисовываются и задачи исследователей — обобщать опыт пространственного планирования в своей стране и за рубежом и внедрять на разумной основе лучшие практики в отечественное пространственное планирование.

### Список литературы

1. *Чистобаев А.И., Федоров Г.М., Семенова З.А.* Управление развитием территории : учеб.-метод. пособие. Калининград, 2015.
2. *Перцик Е.Н.* Районная планировка (Территориальное планирование). М., 2006.
3. *Чистобаев А.И., Красовская О.В., Скатерщиков С.В.* Территориальное планирование на уровне субъектов России. СПб., 2010.

4. *Скатурицков С. В., Чистобаев А. И.* Принципы территориального планирования и их реализация в Европейском союзе и Российской Федерации // Балтийский регион. 2014. №1. С. 137—148.
5. *Федулова С. И.* Опыт вовлечения населения в городское планирование в Финляндии // Общество. Среда. Развитие. 2016. №1. С. 106—110.
6. *Федулова С. И.* Пространственное планирование в странах Европейского союза и в Российской Федерации: географические особенности, лучшие практики : дис. ... канд. геогр. наук. СПб., 2017.
7. *Холякко С. И.* Шведская модель пространственного планирования: функции, проблемы и решения // Вестник Балтийского федерального университета им. И. Канта. 2014. Вып. 7. С. 159—168.
8. *Chistobaev A. I.* La planificación espacial en Rusia: Estado, problemas, tareas de los geografos // Geografía socio-económica en la Rusia contemporánea: teoría, metodología, prioridades de desarrollo. Rostov, 2015. P. 229—239.
9. *Salez P.* How Europe comes to spatial planning: from the birth of regional policy to the Green Paper on territorial cohesion. The emergence of the Community as a player over more than 20 years // Cooperation for territorial cohesion of Europe. URL: [http://81.47.175.201/urban\\_rural/documents/docs\\_others/livre\\_geographie\\_2009.pdf](http://81.47.175.201/urban_rural/documents/docs_others/livre_geographie_2009.pdf) (дата обращения: 29.01.2018).
10. *Kunzmann K. R.* Urbanization in China: learning from Europe? A European perspective // International Journal of Urban Sciences. 2015. Vol. 19, №2. P. 119—135.
11. *Европейская перспектива пространственного развития (ESDP).* 1999. URL: [http://ec.europa.eu/regional\\_policy/sources/docoffic/official/reports/pdf/sum\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/regional_policy/sources/docoffic/official/reports/pdf/sum_en.pdf) (дата обращения: 29.01.2018).
12. *Основополагающие принципы устойчивого пространственного развития Европейского континента.* 2000. URL: <http://www.coe.int/t/dgap/localdemocracy/cemat/VersionPrincipes/Anglais.pdf> (дата обращения: 11.11.2016).
13. *Böhme K.* Territorial evidence supporting policy-making in Europe: How ESPON came, saw and conquered // disP-The Planning Review. 2016. Vol. 52, №2. P. 62—67.
14. *Компендиум по Европейскому пространственному планированию.* 1997. URL: [http://commin.org/upload/Glossaries/European\\_Glossary/EU\\_compendium\\_No\\_28\\_of\\_1997.pdf](http://commin.org/upload/Glossaries/European_Glossary/EU_compendium_No_28_of_1997.pdf) (дата обращения: 29.01.2018).
15. *Территориально-пространственное планирование / ООН.* Нью-Йорк ; Женева, 2008. URL: [http://www.unece.org/fileadmin/DAM/hlm/documents/Publications/spatial\\_planning.r.pdf](http://www.unece.org/fileadmin/DAM/hlm/documents/Publications/spatial_planning.r.pdf) (дата обращения: 29.01.2018).
16. *Janin Rivolin U.* Planning systems as institutional technologies: a proposed conceptualization and the implications for comparison // Planning Practice and Research. 2012. №27 (1). P. 63—85.
17. *Гуменюк И. С.* О соотношении понятий пространственное, стратегическое и территориальное планирование в Российской Федерации в контексте развития региона Калининградского/Вислинского залива // Вестник Балтийского федерального университета им. И. Канта. Сер.: Естественные и медицинские науки. 2016. №1. С. 37—44.
18. *Dühr S., Colomb C., Nadin V.* European spatial planning and territorial cooperation. Routledge, 2010.
19. *Jacobs J.* Spatial planning in cross-border regions: A systems-theoretical perspective // Planning Theory. 2016. Vol. 15, №1. P. 68—90.
20. *Reimer M., Blotvogel H. H.* Comparing spatial planning practice in Europe: A plea for cultural sensitization // Planning Practice and Research. 2012. Vol. 27, №1. P. 7—24.
21. *Reimer M., Getimis P., Blotvogel H.* Spatial Planning Systems and Practices in Europe: A Comparative Perspective on Continuity and Changes. Routledge, 2014.
22. *Nadin V.* International comparative planning methodology: introduction to the theme issue // Planning Practice and Research. 2012. Vol. 27, №1. P. 1—5.
23. *Nadin V., Stead D.* Opening up the compendium: An evaluation of international comparative planning research methodologies // European Planning Studies. 2013. Vol. 21, №10. P. 1542—1561.
24. *Stead D.* Best practices and policy transfer in spatial planning // Planning Practice and Research. 2012. Vol. 27, №1. P. 103—116.



25. *Beza B.* The role of deliberative planning in translating best practice into good practice: from placelessness to placemaking // *Planning Theory & Practice*. 2016. Vol. 17, №2. P. 244—263.

26. *Bäcklund P., Mäntysalo R.* Agonism and institutional ambiguity: Ideas on democracy and the role of participation in the development of planning theory and practice — the case of Finland // *Planning Theory*. 2010. Vol. 9, №4. P. 333—350.

27. *Mäntysalo R.* Legitimacy of Informal Strategic Urban Planning — Observations from Finland, Sweden and Norway // *European Planning Studies*. 2015. Vol. 23, №2. P. 349—366.

28. *Kahila-Tani M., Broberg A., Kytä M., Tyger T. et al.* Let the Citizens Map—Public Participation GIS as a Planning Support System in the Helsinki Master Plan Process // *Planning Practice & Research*. 2016. Vol. 31, iss. 2. P. 195—214.

### Об авторах

*Анатолий Иванович Чистобаев*, доктор географических наук, профессор кафедры региональной политики и политической географии, Санкт-Петербургский государственный университет, Россия.

E-mail: [chistobaev40@mail.ru](mailto:chistobaev40@mail.ru)

*Светлана Игоревна Федулова*, кандидат географических наук, ассистент кафедры региональной политики и политической географии, Санкт-Петербургский государственный университет, Россия.

E-mail: [lanal0s@yandex.ru](mailto:lanal0s@yandex.ru)

#### Для цитирования:

*Чистобаев А.И., Федулова С.И.* Опыт пространственного планирования в Европейском союзе и возможности его использования в России // *Балтийский регион*. 2018. Т. 10, №2. С. 86—99. doi: 10.5922/2079-8555-2018-2-6.



## SPATIAL PLANNING IN THE EUROPEAN UNION: PRACTICES TO DRAW ON IN RUSSIA

A. I. Chistobaev<sup>1</sup>

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

<sup>1</sup> *Saint Petersburg State University*

*7/9 Universitetskaya Embankment, Saint Petersburg, Russia, 199034*

Submitted on January 29, 2018

doi: 10.5922/2079-8555-2018-2-6

*In this article, we employ a systemic-complex methodology to consider the targets, functions, and content of spatial planning in European countries and compare them to urban planning practices in Russia. We analyse concepts and terminology used in spatial planning and related areas — territorial, marine, and underground planning. The article examines the evolution of the ideas of spatial planning in the EU. We consider the documentary framework for spatial planning from the last third of the 20<sup>th</sup> century to the present. The basic principles of spatial planning are identified in the article. We describe the level of territorial development management in the EU and its member states. The concept of 'best practices' is inter-*

preted as an approach that includes the transfer of expert knowledge, concepts, ideas and practices developed in certain conditions and their adaptation to the needs of a different set of conditions in order to attain similar goals using the components of the transferred technique, model, or policy. We present a classification of spatial planning systems. We show how civil society is being involved in spatial planning in the EU and Russia. We stress the need to draw on the EU spatial planning experience, in particular, the involvement of civil society in project evaluation. At the same time, it is important to take into account the features of Russian natural and socioeconomic conditions.

**Keywords:** space, territory, urban planning, projects, planning principles, best practices, civil society

#### References

1. Chistobaev, A. I., Fedorov, G. M., Semenova, Z. A. 2015, *Upravlenie razvitiem territorii* [Management of territorial development], Kaliningrad, 90 p. (in Russ.).
2. Pertsik, E. N. 2006, *Rajonnaya planirovka (Territorial'noe planirovanie)* [District Planning (Territorial Planning)], Moscow, 398 p. (in Russ.).
3. Chistobaev, A. I., Krasovskaya, O. V., Skatershchikov, S. V. 2010, *Territorial'noe planirovanie na urovne sub"ektov Rossii* [Territorial planning at the regional level in Russia], 296 p. (in Russ.).
4. Skatershchikov, S. V., Chistobaev, A. I. 2014, Spatial planning in the European Union and the Russian Federation, *Balt. Reg.*, no. 1, p. 104—112. doi: 10.5922/2079-8555-2014-1-9.
5. Fedulova, S. I. 2016, Citizen involvement in urban planning in Finland, *Obshchestvo. Sreda. Razvitie*, no. 1, p. 106—110 (in Russ.).
6. Fedulova, S. I. 2017, *Spatial planning in the countries of the European Union and in the Russian Federation: geographical features, best practices*, PhD thesis in geographical sciences, Saint-Petersburg, 172 p. (in Russ.).
7. Kholyavko, S. I. 2014, The Swedish model of spatial planning: Functions, problems, and solutions, *Vestnik Baltiskogo federal'nogo universiteta im. I. Kanta. Seriya: Estestvennye i meditsinskie nauki* [IKBFU's Vestnik. Ser. Natural and medical sciences], no. 7, p. 159—168 (in Russ.).
8. Chistobaev, A. I. 2015, La planificación espacial en Rusia: Estado, problemas, tareas de los geógrafos. In: Mateo Rodríguez, J. M., Druzhinin, A. G. *Geografía socio-económica en la Rusia contemporánea: teoría, metodología, prioridades de desarrollo*. Redactores científicos, Rostov, p. 229—239 (in Span.)
9. Salez, P. 2009, How Europe comes to spatial planning: from the birth of regional policy to the Green Paper on territorial cohesion. The emergence of the Community as a player over more than 20 years, *Cooperation for territorial cohesion of Europe*, available at: [http://81.47.175.201/urban\\_rural/documents/docs\\_others/livre\\_geographie\\_2009.pdf](http://81.47.175.201/urban_rural/documents/docs_others/livre_geographie_2009.pdf) (accessed 29 January 2018).
10. Kunzmann, K. R. 2015, Urbanization in China: learning from Europe? A European perspective. *International Journal of Urban Sciences*, no. 19(2), p. 119—135 (in Russ.).
11. European Spatial Development Perspective (ESDP), 1999, available at: [http://ec.europa.eu/regional\\_policy/sources/docoffic/official/reports/pdf/sum\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/regional_policy/sources/docoffic/official/reports/pdf/sum_en.pdf) (accessed 29 January 2018).
12. Guiding principles for sustainable spatial development of the European Continent, 2000, available at: <http://www.coe.int/t/dgap/localdemocracy/cemat/VersionPrincipes/Anglais.pdf> (accessed 11 November 2016).
13. Böhme, K. 2016, Territorial evidence supporting policy-making in Europe: How ESPON came, saw and conquered, *disP-The Planning Review*, no. 52 (2), p. 62—67.
14. The Compendium of European spatial planning systems, 1997, available at: [http://commin.org/upload/Glossaries/European\\_Glossary/EU\\_compendium\\_No\\_28\\_of\\_1997.pdf](http://commin.org/upload/Glossaries/European_Glossary/EU_compendium_No_28_of_1997.pdf) (accessed 29 January 2018).
15. Spatial planning. UN. New York and Geneva, 2008, available at: [http://www.uncece.org/fileadmin/DAM/hlm/documents/Publications/spatial\\_planning.r.pdf](http://www.uncece.org/fileadmin/DAM/hlm/documents/Publications/spatial_planning.r.pdf) (accessed 29 January 2018) (in Russ.).



16. Janin Rivolin, U. 2012, Planning systems as institutional technologies: a proposed conceptualization and the implications for comparison, *Planning Practice and Research*, no. 27 (1), p. 63—85.
17. Gumenyuk, I.S. 2016, On the relationship of the concepts of spatial, strategic and territorial planning in the Russian Federation in the context of the development of the Kaliningrad / Vistula Gulf region, *Vestnik Baltiiskogo federal'nogo universiteta im. I. Kanta. Seriya: Estestvennye i meditsinskie nauki* [IKBFU's Vestnik. Ser. Natural and medical sciences], no. 1, p. 37—44 (in Russ.).
18. Dühr, S., Colomb, C., Nadin, V. 2010, *European spatial planning and territorial cooperation*, Routledge, 402 p.
19. Jacobs, J. 2016, Spatial planning in cross-border regions: A systems-theoretical perspective, *Planning Theory*, no. 15 (1), p. 68—90.
20. Reimer, M., Blotevogel, H.H. 2012, Comparing spatial planning practice in Europe: A plea for cultural sensitization, *Planning Practice and Research*, no. 27 (1), p. 7—24.
21. Reimer, M., Getimis, P., Blotevogel, H. (eds.) 2014, *Spatial planning systems and practices in Europe: A comparative perspective on continuity and changes*, Routledge, 310 p.
22. Nadin, V. 2012, International comparative planning methodology: Introduction to the theme issue, *Planning Practice and Research*, no. 27 (1), p. 1—5.
23. Nadin, V., Stead, D. 2013, Opening up the compendium: An evaluation of international comparative planning research methodologies, *European Planning Studies*, no. 21 (10), p. 1542—1561.
24. Stead, D. 2012, Best practices and policy transfer in spatial planning, *Planning Practice and Research*, no. 27 (1), p. 103—116.
25. Beza, B. B. 2016, The role of deliberative planning in translating best practice into good practice: from placelessness to placemaking, *Planning Theory & Practice*, no. 17 (2), p. 244—263.
26. Bäcklund, P., Mäntysalo, R. 2010, Agonism and institutional ambiguity: Ideas on democracy and the role of participation in the development of planning theory and practice—the case of Finland, *Planning Theory*, no. 9 (4), p. 333—350.
27. Mäntysalo, R., Jarenko, K., Nilsson, K. L., Saglie, I. L. 2015, Legitimacy of Informal Strategic Urban Planning — Observations from Finland, Sweden and Norway, *European Planning Studies*, no. 23 (2), p. 349—366.
28. Kahila-Tani, M., Broberg, A., Kyttä, M., Tyger, T. 2016, Let the citizens map-public participation GIS as a planning support system in the Helsinki master plan process, *Planning Practice & Research*, no. 31 (2), p. 195—214.

#### The authors

*Prof. Anatoly I. Chistobaev*, Department of Regional Policy and Political Geography, Saint Petersburg State University, Russia.

E-mail: [chistobaev40@mail.ru](mailto:chistobaev40@mail.ru)

*Dr Svetlana I. Fedulova*, Lecturer, Department of Regional Policy and Political Geography, Saint Petersburg State University, Russia.

E-mail: [lanal0s@yandex.ru](mailto:lanal0s@yandex.ru)

#### To cite this article:

Chistobaev A.I., Fedulova S.I. 2018, Spatial Planning in the European Union: Practices to Draw on in Russia, *Balt. Reg.*, Vol. 10, no. 2, p. 86—99. doi: 10.5922/2079-8555-2018-2-6.

## СОТРУДНИЧЕСТВО СТРАН РЕГИОНА БАЛТИЙСКОГО МОРЯ В ОБЛАСТИ МОРСКОГО ПРОСТРАНСТВЕННОГО ПЛАНИРОВАНИЯ

*Т. Пальмовский<sup>1</sup>  
М. Тарковский<sup>1</sup>*



*Морское пространственное планирование (МПП) является относительно новой областью сотрудничества для региона Балтийского моря, хотя его страны уже давно ведут совместную деятельность по защите окружающей среды и поддержке устойчивого развития. В начале XXI века новым полем для международного сотрудничества стали комплексное управление прибрежными зонами и МПП. Несмотря на активное теоретическое развитие этих концепций, основные сложности при разработке согласованной системы пространственного планирования в Балтийском море предоставляют комплексность проблемы, относительно интенсивное использование морских ресурсов, необходимость учитывать разнообразные интересы, а также особенности институциональных условий разных стран. В статье излагаются основные этапы процесса, который, с одной стороны, определяется нормативами ЕС, а с другой — деятельностью таких балтийских организаций, как VASAB и HELCOM. Проведен анализ основных документов, определяющих принципы и сферу морского планирования, а также исследований, касающихся территориального развития. Авторы приходят к выводу о роли МПП как ключевого инструмента реализации комплексной морской политики ЕС. Вместе с тем многие европейские страны Балтийского региона стремятся сотрудничать с Россией в сфере сохранения природной и экономической среды Балтийского моря. Инициаторами совместных проектов в области МПП чаще всего выступают Финляндия, Швеция, Германия и Польша.*

**Ключевые слова:** регион Балтийского моря, Европейский союз, комплексное управление прибрежными зонами, морское пространственное планирование, Польша, Россия

### Экологическая основа сотрудничества в регионе Балтийского моря

Традиции экономического и политического сотрудничества на Балтийском море сложились уже давно (примером может служить Ганзейский союз<sup>1</sup>). Новая страница в истории сотрудничества стран

---

<sup>1</sup> Гданьский университет,  
80—309, Польша, Гданьск,  
ул. Яна Бажиньского, 8.

Поступила в редакцию: 12.12.2018 г.

doi: 10.5922/2079-8555-2018-2-7

© Пальмовский Т., Тарковский М., 2018

---

<sup>1</sup> Ганза (Ганзейский союз) — экономический союз торговых городов, существовавший в Средние века. В XV веке он объединял 160 городов, главным из которых был Любек. Из польских городов в его состав входили среди прочих Хелмно, Эльблонг, Гданьск, Краков и Торунь.

Балтийского региона была открыта в 70-е годы XX века подписанием ряда международных конвенций по защите морской среды — в сфере, наименее отягощенной политическими разногласиями, препятствующими развитию многосторонних отношений<sup>2</sup>. Постепенно сотрудничество стран региона Балтийского моря расширилось и охватило другие области социальной и экономической жизни. Наибольшей его активизацией отмечены конец 80-х — начало 90-х годов XX века, когда распад СССР дал толчок политическим преобразованиям в Центральной Европе, приведшим к расширению ЕС, в который вошли почти все страны, расположенные на берегах Балтийского моря, что устранило множество препятствий, ранее затруднявших сотрудничество. Тем не менее решены были не все проблемы, к тому же возникли новые. В связи с ослаблением военной напряженности и ускоренным экономическим ростом стран, в которых происходила преобразования, повысился экономический интерес к использованию моря. Несмотря на то что ратификация конвенций о защите окружающей среды Балтийского моря принесла определенные положительные результаты [1], стало очевидно, что для решения проблем растущего антропогенного воздействия и согласования разнообразных интересов требуются новые формы международного сотрудничества. В начале XXI века новым полем для такого сотрудничества стали комплексное управление прибрежными зонами (КУПЗ) и морское пространственное планирование (МПП). За последние 40 лет обе концепции приобрели популярность и начали постепенно внедряться, однако польза, которую они приносят окружающей среде и обществу, достаточно ограничена. Изучение сложных экологических и социальных взаимодействий в прибрежных зонах и акваториях по-прежнему остается проблемой. Сложность представляет и интеграция наземного и морского планирования, в частности передача стандартов и процедур социального участия, существующих в наземном планировании, в область морского планирования, а также задача убеждения населения прибрежных стран в необходимости придерживаться принципов устойчивого управления морскими ресурсами [2]. Остается открытым вопрос об истинных мотивах морского планирования и управления прибрежными районами, о том, насколько они связаны с устойчивым и комплексным подходом к защите окружающей среды и какова их роль в эффективном разрешении конфликтов, связанных с использованием морских ресурсов [3].

Статья имеет две цели. Первая из них — обзор всех предпринятых до настоящего момента действий и мер, имеющих отношение к пространственному планированию на Балтийском море. Второй целью является обобщение результатов сотрудничества между ЕС и Россией в области морского пространственного планирования и определение его преимуществ и недостатков как на уровне идеи, так и на уровне реализации. Проведен анализ основных документов, определяющих принципы и сферу морского планирования, а также исследований, касающихся территориального развития. Статья состоит из трех основных частей. В первой рассмотрено само понятие пространственного

---

<sup>2</sup> Совместная работа по защите вод и живых ресурсов Балтийского моря всех стран региона (Дании, Финляндии, Швеции, ФРГ, ГДР, Польши и СССР) началась с подписания в 1973 году Конвенции о рыболовстве и сохранении живых ресурсов в Балтийском море и Бельтах (Гданьская конвенция) и в 1974 году Конвенции по охране морской среды района Балтийского моря (Хельсинкская конвенция). В рамках этих конвенций защита морской среды стала плоскостью сотрудничества для стран противоположных идеологических, политических и экономических систем. Подобное решение было уникальным в своем роде, не имея в мире аналогов.

планирования, при этом особое внимание уделено различию между морским и территориальным планированием и вкладу Европейского союза в разработку процедур и методов МПП. Далее представлен объем работ по планированию на Балтийском море. Результатами в области планирования являются разнообразные методы исследований и различные подходы к решению задачи. Для более полного раскрытия вопроса в третьей части статьи приведены отдельные примеры сотрудничества между ЕС и Россией в этой области. Они представляют особый интерес, поскольку направленные на гармонизацию морского пространственного планирования директивы ЕС не являются обязательными для России. Однако практика сотрудничества показывает, что такая гармонизация возможна.

### Сущность МПП

В морских акваториях и прибрежных районах люди активно развивают такие сферы деятельности, как ветроэнергетика, трубопроводный транспорт, морское судоходство, рыболовство и аквакультура. Эта деятельность может по своему характеру быть взаимодополняющей, нейтральной, а может стать причиной конфликтов в отдельных водных бассейнах. Недостаток координации способен привести к возникновению и росту конкуренции в наиболее привлекательных отраслях и, как следствие, к интенсивной эксплуатации ценных ресурсов, их истощению и ухудшению состояния морской среды. Воспрепятствовать этому призваны комплексное управление прибрежными зонами и морское пространственное планирование. Эти два типа вмешательства в политический и рыночный механизмы использования морских ресурсов взаимосвязаны. Комплексное управление прибрежными зонами — это инструмент контроля за всеми процессами, оказывающими воздействие на эти зоны, например на границы суши и моря в прибрежных районах, а также инструмент обеспечения устойчивого развития прибрежных зон и морских акваторий. Благодаря ему решения по вопросам управления и развития во всех секторах экономики принимаются согласованно. КУПЗ включает в себя такие инструменты, как природоохранная политика, пространственное планирование, экономическая и даже социальная политика, поскольку все они влияют на статус и функционирование прибрежных районов.

Проблему представляет согласованность берегового и морского пространственного планирования [4]. Прибрежные зоны являются «связующим звеном» в развитии суши и моря. Состояние водосборного бассейна и экономическая деятельность на берегу (сельское хозяйство, развитие городов и т. д.) оказывают сильное влияние на морскую среду и тенденции МПП. В связи с этим береговое пространственное планирование должно согласовываться с морским пространственным планированием. На практике КУПЗ в значительной степени сосредоточено на территориальном управлении и управлении прибрежными районами, тогда как МПП преимущественно касается крупных водных бассейнов, чьи границы отдалены от побережья, и фокусируется на усилиях по координации, организации и ограничению их экономического использования. Дополнительным препятствием для координации берегового и морского планирования является трехмерная природа морского планирования, трехуровневая система которого включает в себя отдельные объекты планирования — морскую поверхность, морские воды и морское дно.



Согласно VASAB<sup>3</sup>, «пространственное планирование морских регионов следует рассматривать как юридически определенный иерархический процесс согласования интересов конкурирующих сторон в использовании морского пространства (морской поверхности, морских вод и морского дна) с учетом ценностей и целей данного общества, которые указаны в международных и национальных соглашениях. Такое определение планирования обуславливает выбор инструментов (например, видения и стратегий территориального планирования) для формирования и мониторинга морского пространственного планирования» [5, p. 17]. МПП не просто определяет приемлемые и недопустимые формы развития определенного водного бассейна, оно устанавливает нормативы, регулирующие такое развитие (например, параллельную прокладку кабелей), а также его основные принципы, как-то: «решение о дальнейшей судьбе значительной части морских акваторий должны принимать будущие поколения», «следует избегать расположения в морской акватории объектов, которые более эффективно могут быть размещены на суше» и т. п. [6, s. 70]. Межправительственная океанографическая комиссия (МОК) ЮНЕСКО определяет планирование на уровне стратегии и исполнения как «процесс анализа и размежевания трехмерного морского пространства для конкретного использования с целью достижения экологических, социальных и экономических целей, установленных в ходе политического процесса» [7, s. 64]. Разработка МПП проходила при участии Европейского союза, ЕС также присоединился к разработке соответствующих систем планирования. Европейская комиссия [8; 9] относит этот вопрос к компетенции государственных органов, которые должны координировать деятельность человека в морских акваториях, как в пространстве, так и во времени, для достижения экологических, экономических и социальных целей.

Начиная с 2004 года большая часть Балтийского моря находится под юрисдикцией государств — членов ЕС. Таким образом, решения, принимаемые органами ЕС в рамках европейской морской политики, оказывают существенное влияние на пространственное развитие и состояние природной среды Балтийского моря. Европейская комиссия высказалась за принятие комплексного и целостного подхода к экономике и управлению океанами, морями и прибрежными районами, а также к координации политики в отношении моря. Основным инструментом реализации этой комплексной морской политики является морское пространственное планирование. Государственные органы, так же как и иные заинтересованные стороны, имеют возможность координи-

---

<sup>3</sup> VASAB («Видение и стратегии в регионе Балтийского моря») — межправительственный форум для сотрудничества отвечающих за политику в сфере территориального планирования министров 11 стран Балтийского региона. На прошедшей в 2001 году в Висмаре конференции министров была принята Программа действий по пространственному развитию VASAB 2010 PLUS, определившая развитие прибрежных зон и островов как одну из тем международного сотрудничества в области пространственного планирования и расширившая таким образом пространственное планирование, введя в его среду прибрежные зоны. Секретариат VASAB находится в Риге. VASAB разрабатывает политические инструменты территориального развития региона Балтийского моря и обеспечивает обмен научно-техническими знаниями и опытом пространственного планирования и развития между странами региона Балтийского моря: предоставляет рекомендации в области международной политики, способствует развитию методологии; содействует осуществлению проектов в области сотрудничества; осуществляет сотрудничество с иными международными инициативами в регионе Балтийского моря, а также содействует установлению и развитию диалога с отраслевыми учреждениями.

ровать действия, чтобы повысить экономическую эффективность использования морского пространства и снизить негативное воздействие на морскую среду. В отношении политики такой подход был сформулирован в «Зеленой книге» и «Синей Книге» [10; 11], а затем и в рамочной директиве [9], ставшей основой для морского пространственного планирования. Данная директива направлена на устойчивое развитие морского сектора экономики, морских акваторий, а также устойчивое использование морских ресурсов с учетом взаимодействия между сушей и морем и тесного транснационального сотрудничества (табл.). Прибрежные государства — члены ЕС сотрудничают между собой в целях разработки согласованных и скоординированных планов морского пространственного управления всей акваторией. Такое сотрудничество учитывает, в частности, межгосударственные вопросы. При осуществлении морского пространственного планирования государства — члены ЕС взаимодействуют с третьими странами в соответствии с международными конвенциями. Взаимодействие осуществляется в рамках международных форумов и в форме регионального институционального сотрудничества.

**Минимальные требования к МПП и сферы интересов,  
указанные в директиве Европейского совета  
«О создании основы для морского пространственного планирования»**

Требования к МПП	Возможные сферы применения пространственного планирования
Согласованность наземного и морского планирования.	Зоны аквакультуры.
Учет экологических, социальных и экономических аспектов, а также аспектов охраны и безопасности.	Промысловые районы.
Укрепление согласованности морского пространственного планирования, комплексного управления прибрежными зонами и берегового пространственного планирования.	Районы, объекты и инфраструктура для разведки и добычи полезных ископаемых — нефти, газа и минералов, а также для производства энергии из возобновляемых источников.
Обеспечение участия всех заинтересованных сторон.	Морские коридоры и схемы разделения движения.
Достоверность и полнота информации в базах данных.	Зоны проведения военных учений.
Трансграничное координация и консультации с государствами — членами ЕС.	Природоохранная деятельность и защита отдельных видов.
Содействие развитию сотрудничества в отношении водоемов со странами, не входящими в ЕС	Области научных исследований.
	Прокладка подводных трубопроводов и кабеля.
	Туризм.
	Подводное культурное наследие

*Источник:* [9].

### МПП на Балтийском море

Морское пространственное планирование в странах Балтийского региона начало развиваться около 10 лет назад. На прошедшей в Висмаре в 2001 году конференции министров, ответственных за пространственное планирование, была принята Программа действий по пространственному развитию VASAB 2010 PLUS, определяющая развитие прибрежных зон и островов как одну из тем международного сотрудничества в области пространственного планирования и предусматривающая расширение пространственного планирования, рассмотрение в его рамках прибрежных зон. По результатам конференции в 2002 году была начата реализация BaltCoast — первого проекта МПП на Бал-



тийском море [12]. В рамках проекта были разработаны принципы территориального планирования КУПЗ, на основе которых Конференция министров VASAB, прошедшая в 2005 году в Гданьске, постановила, что «планирование деятельности по использованию морских ресурсов может служить инструментом для предотвращения конфликтов, связанных с использованием ресурсов, в интенсивно используемых прибрежных акваториях» [22].

Опыт международных проектов в области МПП во многом определил реализацию и развитие пространственного планирования на Балтике. С учетом этих проектов разрабатывалось МПП в Германии и вносились поправки в соответствующее национальное законодательство. Первый план управления морскими пространствами был разработан в Мекленбурге — Передней Померании [13] и вступил в силу в 2005 году [14]. Он охватывал акваторию этой федеральной земли, причем территория планирования включала не только берег, но и морское пространство. Одним из результатов проекта BaltCoast стала разработка рекомендаций для КУПЗ и МПП, принятых VASAB в 2005 году. В рамках проекта BaltSeaPlan особое внимание было уделено межгосударственному аспекту морского пространственного планирования и роли приграничного сотрудничества, были выявлены культурные различия между странами региона, институциональные последствия которых затрудняют интеграцию деятельности по планированию. Разработанные в европейских странах, расположенных на берегах Балтийского моря, проекты позволили создать концепцию устойчивого морского пространственного планирования для этого водного бассейна [15]. Были определены области, требующие международного сотрудничества в сфере морского пространственного планирования, к которым отнесены охрана окружающей среды, энергетика, морской транспорт, рыболовство и аквакультура. Сделаны выводы о необходимости общего балтийского измерения для эффективного использования пространства и обеспечения возможности согласования.

Следующим важным шагом в развитии МПП на Балтике стало создание в 2006 году рабочей группы VASAB для планирования деятельности по использованию морских ресурсов и КУПЗ. В рамках этого проекта в октябре 2008 года была разработана Концепция планирования деятельности по использованию морских ресурсов региона Балтийского моря (РБМ). В концепции была четко обозначена необходимость долгосрочной стратегии развития Балтийского моря, а также даны определения принципов и приоритетов для реализации такой стратегии. В 2010 году рабочая группа по морскому планированию VASAB была преобразована в совместную рабочую группу по морскому пространственному планированию HELCOM — VASAB. Она представляет собой региональную платформу для международного сотрудничества стран РБМ для совместной согласованной реализации такого планирования. Эта группа управляет горизонтальными действиями ЕС по реализации стратегии для региона Балтийского моря в отношении планирования морских регионов. Стратегия предполагает, что к 2020 году экосистемный подход в морском пространственном планировании будет применяться на всей территории Балтийского региона. Содействие этому процессу и является целью рабочей группы. Деятельность ее основана на упомянутых выше общих принципах пространственного планирования для Балтийского моря [14]. Согласно этим принципам, планы развития морского пространства в странах региона Балтийского моря должны отвечать ряду критериев, гарантирующих их соответствие потребностям, полноту и эффективность:

- устойчивое управление;
- экосистемный подход;
- долгосрочные цели и перспективы;

- предусмотрительность в экологическом, экономическом и социальном плане;
- обеспечение участия всех заинтересованных сторон и открытость;
- надежные источники информации и данных;
- международная координация и консультации;
- согласованность берегового и морского планирования;
- учет особенностей различных областей;
- непрерывность планирования [14].

HELCOM совместно с VASAB координирует МПП. Рабочая группа HELCOM — VASAB изучает, анализирует и использует результаты таких проектов по МПП, как Plan Bothnia, BaltSeaPlan, PartiSEArate и Baltic SCOPE. Дорожная карта регионального Балтийского МПП на период 2013—2020 годов устанавливает высочайшие требования для таких планов. К 2018 году должны применяться принципы, разработанные Рабочей группой по межгосударственным консультациям и сотрудничеству в регионе Балтийского моря. В соответствии со Стратегией ЕС для региона Балтийского моря (EUSBSR)<sup>4</sup> на VASAB и HELCOM возложена важная миссия по продвижению в регионе МПП совместно с другими заинтересованными сторонами, данная стратегия представлена как «продвижение использования пространственного берегового и морского планирования всеми странами — членами ЕС в регионе Балтийского моря и выработка единого подхода к трансграничному сотрудничеству»<sup>5</sup>. Ожидается, что к 2017 году все страны Балтии за исключением России примут законодательство по МПП и перейдут к следующему этапу реализации стратегии. В России также ведется работа в этом направлении.

### Отдельные примеры сотрудничества ЕС и России по МПП на Балтийском море

Европейские страны Балтийского региона стремятся сотрудничать с Россией в сфере сохранения природной и экономической среды Балтийского моря. В вопросах МПП это главным образом Финляндия, Швеция, Германия и Польша. В России разработка законодательства в области морского пространственного планирования как инструмента управления обширными водными бассейнами страны находится в начальной стадии, но на основании решений правительства страны работа по его созданию ведется активно. В России идет процесс внедрения морского пространственного планирования, его этапы и цели ясны, к тому же определены наиболее важные факторы, способствующие и препятствующие ему.

<sup>4</sup> Основной целью принятой в октябре 2009 года Стратегии ЕС для региона Балтийского моря является укрепление сотрудничества в регионе и извлечение выгоды из новых возможностей, открывшихся в результате расширения ЕС. Суть Стратегии заключается в многоуровневом сотрудничестве на национальном, региональном и местном уровнях с участием научного сообщества, исследовательских центров, региональных структур, осуществляющих оперативные программы, а также частного сектора. Стратегия способствует установлению широких контактов между всеми партнерами макрорегиона, включая Россию, для разработки новых проектов и содействия осуществлению текущих международных проектов.

<sup>5</sup> EUSBSR. URL: <https://www.balticsea-region-strategy.eu/> (дата обращения: 18.11.2017).

В октябре 2016 года при сотрудничестве с немецкими партнерами (Федеральным агентством по окружающей среде, Германия) была завершена трехлетняя программа «Эколого-ориентированные подходы к использованию пространства российской части Балтийского моря». Ее целью стала разработка концепции экологичного пространственного управления в устье реки Невы и Финском заливе, обеспечивающей компромисс между удовлетворением социальных и экономических потребностей и экологическими приоритетами. В рамках XV Петербургского форума «Стратегическое планирование в регионах и городах России» были представлены рекомендации по морскому пространственному планированию в регионах России, направленные на развитие МПП, что отвечает интересам всех стран региона Балтийского моря.

Польша, Литва и Калининградская область (Российская Федерация) в 2006—2008 годах реализовали международный проект POWER. Проведенные в его рамках исследования позволили накопить опыт в использовании инструментов планирования, собрать необходимую информацию, подготовить основу для пространственного планирования и создать условия для эффективного развития ветропарков вдоль литовского, российского и польского побережья Балтийского моря. Проект предусматривал проведение совместных исследований и обмен опытом в области оценки ветроэнергетических ресурсов, включая потенциальную экономическую выгоду и анализ рисков. Результатом стало определение районов размещения ветропарков, собранные данные служат важным источником информации для инвесторов.

В рамках международного сотрудничества по проекту «Система обмена информацией о состоянии экосистемы Вислинского (Калининградского) залива в рамках польско-российского приграничного сотрудничества» (2011) Польский национальный институт метеорологии и водного хозяйства и Калининградский центр по гидрометеорологии и мониторингу окружающей среды осуществляют обмен данными мониторинга Гданьского и Вислинского (Калининградского) заливов.

Польско-российский проект VILA<sup>6</sup>, реализованный в 2013—2015 годах, ставил задачей выявление возможностей для использования полного потенциала Вислинского (Калининградского) залива — водного бассейна, разделенного между Польшей и Россией. Основная цель проекта заключалась в определении потенциальных возможностей для социально-экономического сотрудничества в обеих частях залива. Проект VILA учитывал уникальный характер природной среды Вислинского (Калининградского) залива и особенности взаимодействия местного населения. Опубликованные результаты включали в себя информацию о природной, социальной и экономической среде. В первой публикации [16] было представлено развитие Вислинского (Калининградского) залива с точки зрения европейского подхода к пространственному планированию, а также осуществлен комплексный обзор систем пространственного планирования в Польше и России. В нее вошло описание основных региональных и местных документов по пространственному планированию, имеющих силу в разных частях залива. Эта информация требовалась для определения оптимальной формы взаимовыгодного сотрудничества. В рамках проекта была

---

<sup>6</sup> «Возможности и преимущества совместного использования Вислинского залива», осуществлялся в рамках реализации программы приграничного сотрудничества «Литва — Польша — Россия» на 2007—2013 годы.

проведена оценка возможностей сотрудничества Польши и России в трансграничном районе Вислинского (Калининградского) залива. Второй том [17] представляет собой каталог существующей гидротехнической инфраструктуры Вислинского (Калининградского) залива с указанием вариантов и условий дальнейшего развития и модернизации портов и гаваней. В следующем томе [18] помимо природных, экономических и социальных ресурсов перечислены возможные сценарии развития субрегиона Вислинского (Калининградского) залива. Закрывает серию публикаций проекта VILA атлас [19], содержащий описание приграничного водосборного бассейна Вислинского (Калининградского) залива, разработанный в соответствии с рекомендациями Конвенции по охране и использованию трансграничных водотоков и международных озер, которая была подписана в Хельсинки в 1992 году и вступила в силу в 1996 году (Конвенция по трансграничным водам). Помимо информации о водосборном бассейне Вислинского (Калининградского) залива, основных реках и их притоках атлас содержит данные о пространственном характере водосборного бассейна, а также многочисленные карты, записи и графики. В рамках этого проекта не удалось разработать долгосрочную стратегию регионального сотрудничества, тем не менее его результаты могут в перспективе благоприятно сказаться на уровне жизни населения региона, стимулировать мобильность местного общества и экономическое развитие Вислинского (Калининградского) залива.

### Заключение

За последние десятилетия морское пространственное планирование приобрело значение ключевого инструмента комплексной морской политики ЕС. Государственные органы, так же как и иные заинтересованные стороны, имеют возможность координировать действия, чтобы повысить экономическую эффективность использования морского пространства и снизить негативное воздействие на морскую среду. Рамочная директива ЕС о морской стратегии определяет основы МПП в области морской природоохранной политики. Директива обязывает страны-участницы достигнуть устойчивого экологического статуса к 2020 году, внедрить экосистемный подход, а также предпринимать шаги, направленные на сохранение экологического статуса.

Опыт применения МПП в странах Балтийского региона показывает, что в каждом конкретном случае следует учитывать специфику конкретной акватории, причем не только с точки зрения экологической ситуации, но и с позиции интересов прибрежных государств. В этой связи немаловажное значение приобретает непосредственное участие всех заинтересованных субъектов в планировании и реализации МПП. Кроме того, для развития МПП в странах Балтийского региона важное значение имеет опыт МПП, полученный в ходе реализации таких международных проектов, как BaltCoast, PlanCoast and BaltSeaPlan. Рабочая группа HELCOM — VASAB по морскому пространственному планированию создает платформу для сотрудничества стран региона Балтийского моря с целью совместной согласованной реализации такого планирования. В Стратегии ЕС для региона Балтийского моря на рабочую группу возложена важная задача по продвижению МПП во всех государствах региона Балтийского моря, являющихся членами ЕС, и выработке единого подхода к трансграничному сотрудничеству.

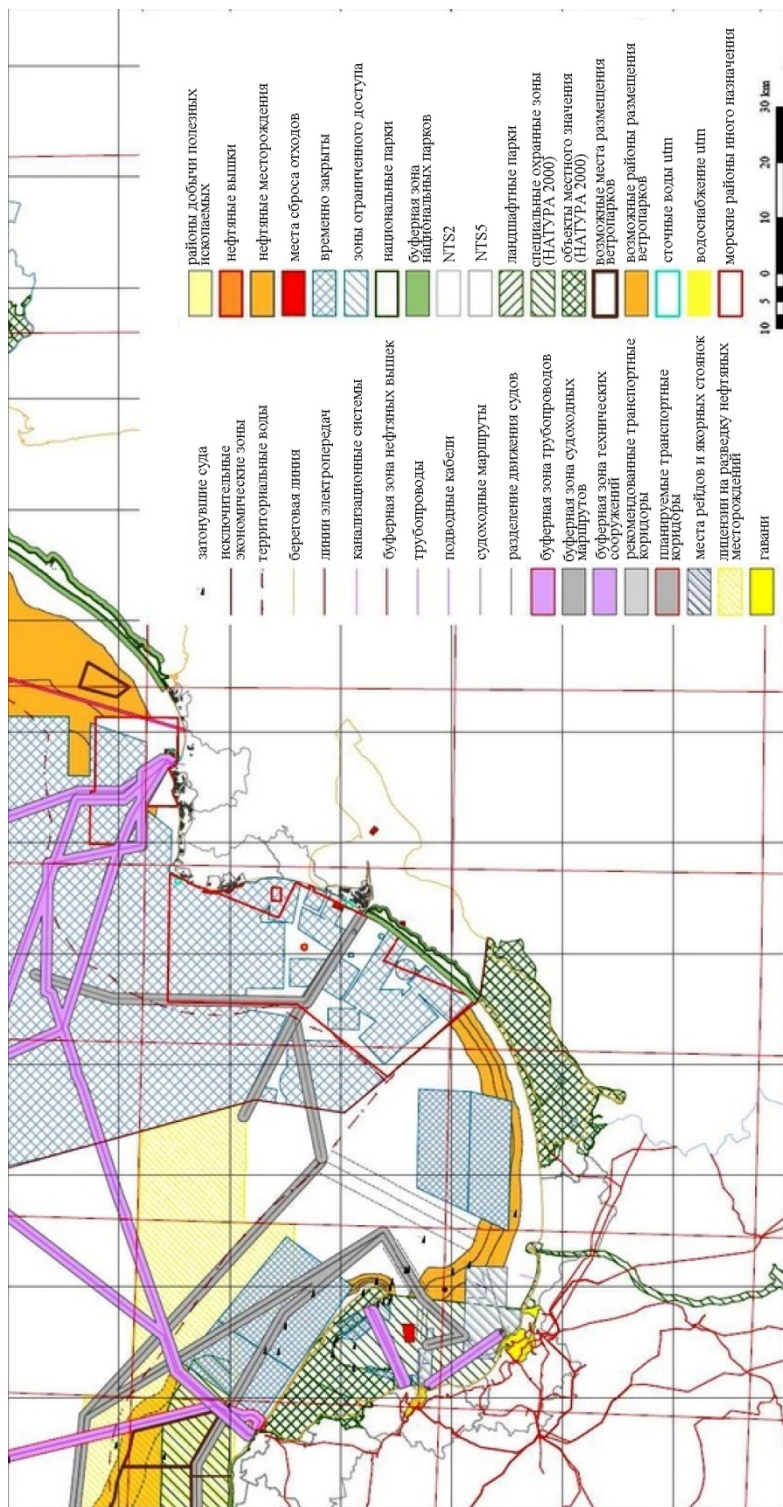


Рис. Возможности использования морских ресурсов в районе Гданьского залива

Источник: данные исследовательского проекта Морского института в Гданьске.

Страны Балтийского региона, в первую очередь Финляндия, Швеция, Германия и Польша, стремятся к сотрудничеству с Россией в сфере сохранения природной и экономической среды Балтийского моря, в том числе в вопросах МПП. Несколько проектов были выполнены партнерами из Польши и России. Они касаются морского приграничного сотрудничества в Вислинском (Калининградском) заливе, чья акватория разделена между Россией и Польшей. Несмотря на то что в рамках проекта не удалось разработать долгосрочную стратегию регионального сотрудничества, его результаты в перспективе могут благоприятно сказаться на уровне жизни местного населения, стимулировать его мобильность и экономическое развитие Вислинского (Калининградского) залива. И в Гданьском, и в Вислинском (Калининградском) заливах, трансграничных водных бассейнах Польши и России, усиливается антропогенное воздействие в результате использования морских ресурсов, что ведет к росту числа конфликтов, связанных с этим воздействием [20] (рис., с. 109).

В ходе работы над планом пространственного развития прибрежных районов Польши было выявлено 5 существующих и 17 потенциальных конфликтов, связанных с текущим / планируемым использованием морских ресурсов [21]. Пространственное планирование может позволить сгладить большинство из них. Шансы на успех увеличатся при международной координации планов.

#### Список литературы

1. *Elmgren R., Blenckner T., Andersson A.* Baltic Sea management: Successes and failures // *Ambio*. 2015. Vol. 44, №4. P. 335—344.
2. *Shipman B., Stojanovic T.* Facts, fictions, and failures of integrated coastal zone management in Europe // *Coastal Management*. 2007. Vol. 35, №2—3. P. 375—398.
3. *Santos C.F., Domingos T., Ferreira M.A. et al.* How sustainable is sustainable marine spatial planning? Part I — Linking the concepts // *Marine Policy*. 2014. Vol. 49. P. 59—65.
4. *Cicin-Sain B., Belfiore S.* Linking marine protected areas to integrated coastal and ocean management: a review of theory and practice // *Ocean and Coastal Management*. 2005. Vol. 48, № 11. P. 847—868.
5. *Zaucha J.* Sea use planning and ICZM input to the long term spatial development perspective. Final report from working group 3, Riga, VASAB 2010, 2008.
6. *Matczak, M., Zaucha, J.* Planowanie morskie w Polsce // *Folia Pomeranae. Universitatis Technologiae Stetinensis. Oeconomica*. 2015. Vol. 317, №78. S. 59—72.
7. *Matczak M., Zaucha J., Szeffler K.* Dynamika zmian luk informacyjnych w planowaniu przestrzennym obszarów morskich w Polsce w latach 2008—2015 // *Barometr Regionalny*. 2016. Vol. 14, №2. S. 63—71.
8. *Maritime Spatial Planning in the EU — Achievements and Future Development / European Commission.* Brussels, 2010. URL: [https://ec.europa.eu/maritimeaffairs/sites/maritimeaffairs/files/docs/body/com\\_2010\\_771\\_brochure\\_en.pdf](https://ec.europa.eu/maritimeaffairs/sites/maritimeaffairs/files/docs/body/com_2010_771_brochure_en.pdf) (дата обращения: 18.11.2017).
9. *Directive 2014/89/EU of the European Parliament and of the Council of 23 July 2014 establishing a framework for maritime spatial planning / European Commission.* Brussels, 2014. URL: <http://eur-lex.europa.eu/legalcontent/EN/TXT/HTML/?uri=CELEX:32014L0089&from=EN> (дата обращения: 18.11.2017).
10. *Towards a future Maritime Policy for the Union: A European Vision for the Oceans and Seas / European Commission.* Brussels, 2006. URL: [http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/HTML/?uri=CELEX:52006DC0275\(01\)&from=EN](http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/HTML/?uri=CELEX:52006DC0275(01)&from=EN) (дата обращения: 18.11.2017).
11. *An integrated Maritime Policy for the European Union / European Commission.* Brussels, 2007. URL: <http://eur-lex.europa.eu/legalcontent/EN/TXT/HTML/?uri=CELEX:52007DC0575&from=EN> (дата обращения: 18.11.2017).
12. *Zaucha J.* Rola przestrzeni w kształtowaniu relacji gospodarczych. Ekonomiczne fundamenty planowania przestrzennego w Europie Bałtyckiej / Fundacja Rozwoju Uniwersytetu Gdańskiego. Gdańsk, 2007.
13. *Heinrichs B., Schulz-Zehden A., Toben S.* The Interreg IIIB BaltCoast Project. A Pilot Initiative on Integrated Coastal Zone Management in the Baltic Sea (2002—2005): Findings and Recommendations — Final Report / BaltCoast. Rostock, 2005.



14. *Zaucha J.* The key to governing the fragile Baltic Sea. Maritime spatial planning in the Baltic Sea Region and Way Forward / VASAB 2010. Riga, 2014.
15. *Gee K., Kannen A., Heinrichs B.* BaltSeaPlan Vision 2030: Towards the sustainable planning of Baltic sea space / BaltSeaPlan. Hamburg, 2011.
16. *Planowanie przestrzenne w procesie kształtowania subregionu Zalewu Wiślanego* / eds. B. Szwanowska, G. Fiedorow. Gdańsk, 2015.
17. *Katalog infrastruktury portów i przystani Zalewu Wiślanego* / eds. B. Szwanowska, B. Czubarienko. Gdańsk, 2014.
18. *Stan obecny i rekomendacje dla przyszłego rozwoju subregionu Zalewu Wiślanego* / eds. W. Kuszewski, B. Cziubarienko, G. Fiedorow, W. Gricenko. Gdańsk, 2014.
19. *Domnin D., Chubarenko B., Lewandowski A.* Vistula Lagoon Catchment: Atlas of water use. M., 2015.
20. *Domnina A., Domnin D., Chubarenko B.* Main potential and conflicts in the Russian part of the South-East Baltic // Compendium on Marine Spatial Planning System in the Baltic Sea Region Countries. Warsaw ; Gdańsk, 2009.
21. *Plan Zagospodarowania Przestrzennego Polskich Obszarów Morskich w skali 1:200000* : projekt, wersja v.0 / Instytut Morski w Gdańsku ; Morski Instytut Rybacki. Gdańsk, 2017.
22. *Vision and Strategies around the Baltic Sea 2010: 6th Conference of Ministers for Spatial and Development.* Gdańsk Declaration. URL: file:///C:/Users/igumieniuk/Downloads/Declaration\_Policy\_Document\_6th%20\_VASAB\_Ministerial\_Conf\_2005.pdf (дата обращения: 31.04.2018).

### Об авторах

*Tadeusz Pальмовский*, профессор, заведующий кафедрой географии регионального развития, Гданьский университет, Польша.

E-mail: [tadeusz.palmowski@ug.edu.pl](mailto:tadeusz.palmowski@ug.edu.pl)

*Maciej Тарковский*, доцент кафедры географии регионального развития, Гданьский университет, Польша.

E-mail: [maciej.tarkowski@ug.edu.pl](mailto:maciej.tarkowski@ug.edu.pl)

### Для цитирования:

*Пальмовский Т., Тарковский М.* Сотрудничество стран региона Балтийского моря в области морского пространственного планирования // Балтийский регион. 2018. Т. 10, №2. С. 100—113. doi: 10.5922/2079-8555-2018-2-7.



## BALTIC COOPERATION IN MARINE SPATIAL PLANNING

T. Palmowski<sup>1</sup>

M. Tarkowski<sup>1</sup>

<sup>1</sup> *Gdańsk University*

*4 Bażyńskiego st., Gdańsk, 80—952, Poland*

Submitted on December 12, 2018

doi: 10.5922/2079-8555-2018-2-7

*Marine spatial planning is a relatively new area of cooperation in the Baltic Sea region — a site of long-term joint efforts towards environmental protection and sustainable development. At the beginning of the 21<sup>st</sup> century, the integrated management of coastal zones and marine spatial planning emerged as a new area of international cooperation. Despite inten-*

sive theoretical work on the mentioned concepts, the development of a harmonised spatial planning in the Baltic Sea region is complicated by the complex nature of the problem, a relatively intensive exploitation of marine resources, diverse interests of the stakeholders, and differences in national institutional systems. We describe the key stages of the process, which is regulated by the EU standards on the one hand and affected by the activity of such organisations as VASAB and HELCOM, on the other. In this article, we examine basic documents defining the principles and scope of marine planning and analyse recent research works into spatial development. We conclude that marine spatial planning is a principal tool of the EU's integrated policy. Many European countries of the Baltic region are seeking cooperation with Russia to preserve the natural and economic environment of the Baltic Sea. Most joint spatial planning projects have been initiated by Finland, Sweden, Germany, and Poland.

**Keywords:** Baltic Sea region, European Union, integrated coastal area management, spatial planning, Poland, Russia

### References

1. Elmgren, R., Blenckner, T., Andersson, A. 2015, Baltic Sea management: Successes and failures, *Ambio*, Vol. 44, no. 4, p. 335—344.
2. Shipman, B., Stojanovic, T. 2007, Facts, fictions, and failures of integrated coastal zone management in Europe, *Coastal Management*, Vol. 35, no. 2—3, p. 375—398.
3. Santos, C. F., Domingos, T., Ferreira M. A., Orbach, M., Andrade, F. 2014, How sustainable is sustainable marine spatial planning? Part I — Linking the concepts, *Marine Policy*, Vol. 49, p. 59—65.
4. Cicin-Sain, B., Belfiore, S. 2005, Linking marine protected areas to integrated coastal and ocean management: a review of theory and practice, *Ocean and Coastal Management*, Vol. 48, no. 11, p. 847—868.
5. Zaucha, J. 2008, Sea use planning and ICZM input to the long term spatial development perspective, *Final report from working group 3*, Riga, VASAB 2010.
6. Matczak, M., Zaucha, J. 2015, Planowanie morskie w Polsce, *Folia Pomeranae. Universitatis Technologiae Stetinensis. Oeconomica*, Vol. 317, no. 78, p. 59—72.
7. Matczak, M., Zaucha, J., Szeffler, K. 2016, Dynamika zmian luk informacyjnych w planowaniu przestrzennym obszarów morskich w Polsce w latach 2008—2015, *Barometr Regionalny*, Vol. 14, no 2, p. 63—71.
8. European Commission, 2010, Maritime Spatial Planning in the EU — Achievements and Future Development, Brussels, available at: [https://ec.europa.eu/maritimeaffairs/sites/maritimeaffairs/files/docs/body/com\\_2010\\_771\\_brochure\\_en.pdf](https://ec.europa.eu/maritimeaffairs/sites/maritimeaffairs/files/docs/body/com_2010_771_brochure_en.pdf) (accessed 18.11.2017).
9. European Commission, 2014, Directive 2014/89/EU of the European Parliament and of the Council of 23 July 2014 establishing a framework for maritime spatial planning, Brussels, available at: <http://eur-lex.europa.eu/legalcontent/EN/TXT/HTML/?uri=CELEX:32014L0089&from=EN> (accessed 18.11.2017).
10. European Commission, 2006, Towards a future Maritime Policy for the Union: A European Vision for the Oceans and Seas, Brussels, available at: [http://eur-lex.europa.eu/legalcontent/EN/TXT/HTML/?uri=CELEX:52006DC0275\(01\)&from=EN](http://eur-lex.europa.eu/legalcontent/EN/TXT/HTML/?uri=CELEX:52006DC0275(01)&from=EN) (accessed 18.11.2017).
11. European Commission, 2007, An integrated Maritime Policy for the European Union, Brussels, available at: <http://eur-lex.europa.eu/legalcontent/EN/TXT/HTML/?uri=CELEX:52007DC0575&from=EN> (accessed 18.11.2017).
12. Zaucha, J. 2007, *Rola przestrzeni w kształtowaniu relacji gospodarczych. Ekonomiczne fundamenty planowania przestrzennego w Europie Bałtyckiej*, Gdańsk, Fundacja Rozwoju Uniwersytetu Gdańskiego.
13. Heinrichs, B., Schulz-Zehden, A., Toben, S. 2005, The Interreg IIIB BaltCoast Project — a Pilot Initiative on Integrated Coastal Zone Management in the Baltic Sea 2002—2005, *Findings and Recommendations — Final Report*, Rostock, BaltCoast.
14. Zaucha, J. 2014, The key to governing the fragile Baltic Sea. In: *Maritime spatial planning in the Baltic Sea Region and Way Forward*, Riga, VASAB 2010.
15. Gee, K., Kannen, A., Heinrichs B. 2011, *BaltSeaPlan Vision 2030: Towards the sustainable planning of Baltic sea space*, Hamburg, BaltSeaPlan.





16. Szwankowska, B., Fiedorow, G. (eds.) 2014, *Planowanie przestrzenne w procesie kształtowania subregionu Zalewu Wiślanego*, Gdańsk, Instytut Morski w Gdańsku, 2015.

17. Szwankowska, B., Czubarienko, B. (eds.) 2014, *Katalog infrastruktury portów i przystani Zalewu Wiślanego*, Gdańsk, Instytut Morski w Gdańsku.

18. Kuszewski, W., Cziubarienko, B., Fiedorow, G., Gricenko, W. (eds.) 2014, *Stan obecny i rekomendacje dla przyszłego rozwoju subregionu Zalewu Wiślanego*, Gdańsk, Instytut Morski w Gdańsku.

19. Domin, D., Chubarenko, B., Lewandowski, A. 2015, *Vistula Lagoon Catchment: Atlas of water use*, Exlibris Press, Moscow.

20. Domnina, A., Domnin, D., Chubarenko, B. 2009, Main potential and conflicts in the Russian part of the South-East Baltic. In: Cieślak, A., Jakubowska, P., Ścibór, K., Zaucha, J. (eds) 2009, *Compendium on Marine Spatial Planning System in the Baltic Sea Region Countries*, Warsaw-Gdańsk, Instytut Morski w Gdańsku.

21. *Plan Zagospodarowania Przestrzennego Polskich Obszarów Morskich w skali 1:200 000, projekt — wersja v.0*, 2017, Gdańsk, Instytut Morski w Gdańsku, Morski Instytut Rybacki.

#### The authors

*Prof. Tadeusz Palmowski*, Head of the Department of Regional Development Geography, University of Gdansk, Poland.

E-mail: [tadeusz.palmowski@ug.edu.pl](mailto:tadeusz.palmowski@ug.edu.pl)

*Dr Maciej Tarkowski*, Associate Professor, Head of the Department of Regional Development Geography, University of Gdansk, Poland.

E-mail: [maciej.tarkowski@ug.edu.pl](mailto:maciej.tarkowski@ug.edu.pl)

#### To cite this article:

Palmowski T., Tarkowski M. 2018, Baltic Cooperation in Marine Spatial Planning, *Balt. Reg.*, Vol. 10, no. 2, p. 100—113. doi: 10.5922/2079-8555-2018-2-7.

**ТРАНСПОРТНЫЕ СВЯЗИ  
И ПЕРСПЕКТИВЫ  
ИХ РАЗВИТИЯ  
МЕЖДУ ПРИГРАНИЧНЫМИ  
ВОЕВОДСТВАМИ  
РЕСПУБЛИКИ ПОЛЬШИ  
И КАЛИНИНГРАДСКОЙ  
ОБЛАСТЬЮ  
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ**

*И. С. Гуменюк<sup>1</sup>  
Т. Студжиницки<sup>2</sup>*



*Транспорт выступает важным инструментом обеспечения приграничного сотрудничества между регионами и вместе с тем часто является объектом этого сотрудничества. Целью исследования стала оценка современного характера и конфигурации транспортного сообщения между приграничными регионами России и Польши, а также анализ разнообразных транспортных проектов, нацеленных на диверсификацию и интенсификацию сотрудничества. Авторы придерживаются гипотезы, что приоритетными для реализации должны быть проекты, выгодные для всех партнеров. По состоянию на начало 2018 года в обеспечении российско-польского приграничного сотрудничества участвует автомобильный, железнодорожный и, фрагментарно, морской виды транспорта. При этом имеется немало количество разнообразных проектов, способных существенно расширить возможности транспортного сообщения между приграничными регионами. Проекты обладают разным временным горизонтом реализации и значительно варьируются по объему необходимых для реализации ресурсов. Показано, что высокой вероятностью реализации в краткосрочной перспективе обладает проект водного сообщения между российскими и польскими портами с использованием на территории Калининградской области морского терминала в порту Пионерский, а также проект запуска регулярного пассажирского железнодорожного сообщения через границу с использованием железной дороги с европейской шириной колеи.*

**Ключевые слова:** транспортные связи, приграничное сотрудничество, российско-польская государственная граница, транспортные проекты, транспортные коридоры

## **Введение**

Сотрудничество между регионами приграничных государств характеризуется многоаспектностью и вариативностью, затрагивая различные сектора. При этом единой концептуальной модели приграничного сотрудничества не существует [1], для каждого региона приоритеты сотрудничества варьируются с учетом задач внутреннего развития. Социальное

---

<sup>1</sup> Балтийский федеральный университет им. И. Канта, 236041, Россия, Калининград, ул. А. Невского, 14.  
<sup>2</sup> Морской университет в Гдыне, 81—225, Польша, Гдыня, ул. Морская, 81—87.

*Поступила в редакцию 15.01.2018 г.*

doi: 10.5922/2079-8555-2018-2-8

© Гуменюк И.С., Студжиницки Т., 2018

или экологическое сотрудничество между приграничными регионами может быть интенсивнее и иметь большее значение для внутреннего развития, чем политические или экономические отношения. Так, приграничное сотрудничество в треугольнике стран Россия — Китай — Монголия изначально строилось исходя из потребности в совместной трансграничной деятельности в сфере охраны речных систем [2] и интенсифицировалось в контексте управления трансграничным бассейном озера Байкал [3].

Для приграничных регионов, часто обладающих ограниченным набором ресурсов для внутреннего развития, сотрудничество с регионами сопредельного государства может приобретать роль ведущего фактора. Для Калининградской области и соседних приграничных регионов Литвы и Польши активизация приграничного фактора способна стать стимулом к повышению роли другого фактора развития — ее приморского положения. Инструментом интенсификации приграничных связей и одновременного усиления роли приморского положения в комплексном развитии территорий выступает транспорт. Как и в случае с внутренним развитием региона, в контексте приграничного сотрудничества транспорт одновременно может выполнять две равнозначные функции. Во-первых, будучи инструментом развития приграничных связей, транспорт является и объектом для приграничного сотрудничества (совместная реализация транспортных проектов и формирование транспортно-логистических коридоров), а во-вторых, обеспечивая перемещение людей и грузов через границу, он определяет характер развития экономических и социальных контактов между территориями. В результате транспорт приобретает роль критически значимого фактора в построении и дальнейшем развитии приграничного сотрудничества между регионами.

### Постановка проблемы исследования

Российско-польское приграничное сотрудничество играет важную роль для внутреннего развития как российского региона, так и приграничных с ним Варминьско-Мазурского и Поморского воеводств Польши [4] в силу ограниченности набора других значимых инструментов развития. История российско-польских приграничных контактов, несмотря на все сложности политического и экономического диалога между странами (а также в рамках взаимодействия Россия — ЕС) в целом характеризуется поступательным развитием [5].

В России приграничное сотрудничество реализуется как на государственном, так и на региональном и местном уровнях. Агентство по международным и межрегиональным связям является исполнительным органом государственной власти Калининградской области, осуществляющим функции по формированию предложений по выработке и реализации политики в сфере международных, межрегиональных и внешнеэкономических связей в соответствии с единой внешнеполитической линией Российской Федерации. Вместе с тем с недавнего времени приграничное сотрудничество может осуществляться и на муниципальном уровне (органами местного самоуправления)<sup>1</sup>. Прежде существовала проблема правового разграничения зон ответственности между исполнительной властью субъекта РФ и органами местного самоуправления

<sup>1</sup> *Об основах приграничного сотрудничества* : федеральный закон от 26 июля 2017 г. № 179-ФЗ. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

муниципального образования при организации и реализации приграничного сотрудничества [6; 7]. Субъектами приграничного сотрудничества в Польше являются прежде всего единицы территориального самоуправления, а принципы данного вида сотрудничества регулируются Законом от 15 сентября 2000 года о принципах доступа к подразделениям местного самоуправления международным ассоциациям местных и региональных общин<sup>2</sup>, согласно которому органы местного самоуправления могут вступать в ассоциации и участвовать в них в рамках своих задач и компетенций, действуя в соответствии с внутренним законодательством Польши, ее внешней политикой и международными обязательствами. Со своей стороны, воеводства осуществляют приграничное сотрудничество в соответствии с Приоритетами зарубежного сотрудничества воеводства, принятыми в порядке, установленном в положениях о самоуправлении воеводства.

Необходимо подчеркнуть значимость институционализации сотрудничества, реализуемой через двусторонние комиссии национального и регионального уровня. Ведущую роль в построении и обеспечении приграничного сотрудничества между регионами Польши и Калининградской областью играет Российско-польский совет по сотрудничеству регионов Польши с Калининградской областью РФ, действующий на основании соглашения между Правительством Республики Польша и Правительством Российской Федерации, подписанного 22 мая 1992 года<sup>3</sup>.

Институциональные, политические или экономические факторы могут усиливать (как, например, режим МПП между Россией и Польшей [8]) или ослаблять (как режим санкций и контракций [9]) интенсивность приграничного сотрудничества, но прекратить его окончательно в настоящее время практически невозможно в силу схожести моделей социально-экономического развития по обе стороны границы. На место одних моделей приграничного сотрудничества приходят другие, адаптированные под существующие условия, тем самым подтверждая невозможность существования изолированного типа приграничных регионов [10]. В связи с тем что интенсивность приграничного сотрудничества между Калининградской областью и приграничными воеводствами Польши в обозримой перспективе кардинальным образом не изменится, возникает актуальный вопрос конкретизации роли транспорта в современном и будущем российско-польском приграничном сотрудничестве.

Механизм местного приграничного передвижения (МПП), по мнению польских авторов [11—13], имеет экономический и социальный успех. Польская сторона выиграла от роста услуг в сфере торговли и туризма. Российская сторона, в свою очередь, отмечает для себя позитивные достижения в виде интенсификации социальных контактов [14], увеличения числа совместных проектов неправительственных организаций, более тесного сотрудничества пограничных служб и развития приграничной инфраструктуры. Вместе с тем реализуемый механизм МПП существенно увеличил нагрузку на действующую приграничную инфраструктуру [15]. Приостановка работы механизма

<sup>2</sup> *Ustawa z dnia 15 września 2000 r. o zasadach przystępowania jednostek samorządu terytorialnego do międzynarodowych zrzeszeń społeczności lokalnych i regionalnych.* URL: <http://dziennikustaw.gov.pl/du/2000/s/91/1009> (дата обращения: 01.11.2017).

<sup>3</sup> *Соглашение между Правительством Российской Федерации и Правительством Республики Польша о судоходстве в Калининградском (Вислинском) заливе от 1 сентября 2009 г.* URL: <http://docs.cntd.ru/document/902178646> (дата обращения: 09.12.2017).

снизила остроту проблемы пересечения российско-польской границы, но и без него пункты пропуска работают в среднем с превышением проектной пропускной способности в 1,3 раза. С возобновлением режима проблема пропускной способности границы снова станет лимитирующим фактором в наращивании российско-польского приграничного сотрудничества. Кроме планов по развитию автомобильных пунктов пропуска, по обе стороны границы разрабатываются и предлагаются различные проекты, призванные диверсифицировать транспортные связи между регионами, в том числе с использованием других видов транспорта каждого из них. В Калининградской области проекты транспортного сотрудничества с приграничными воеводствами Польши разрабатываются исходя из понимания внутренней траектории социально-экономического развития, такой же подход характерен и для польских проектов развития транспортных коммуникаций с Калининградской областью, которые отталкиваются от внутринациональных задач развития приграничных воеводств.

### Гипотеза и методы исследования

Публикация ставит своей целью синхронизировать российские и польские мнения относительно целесообразности реализации ряда транспортных проектов между приграничными регионами. Авторы придерживаются гипотезы, что приоритетными для реализации должны быть проекты, в полной мере выгодные для всех участвующих партнеров. Воплощение в жизнь именно таких транспортных проектов не только позволит интенсифицировать приграничное сотрудничество, но и станет стимулом для внутреннего социально-экономического развития приграничных регионов. Рассмотрены предлагаемые к реализации транспортные проекты, способные существенно повлиять на развитие российско-польского приграничного сотрудничества и одновременно оказать воздействие на развитие обоих приграничных регионов. Анализ проектов предусматривает в том числе оценку вариантов их реализации в краткосрочной (1—3 года), среднесрочной (5—7 лет) и долгосрочной (10—15 лет) перспективе. В ходе исследования использованы методы аналитического сопоставления, пространственного анализа и критического прогнозирования.

### Анализ современной транспортной ситуации на российско-польской границе

Анализ представленных проектов целесообразно предварить актуальными сведениями о современном характере транспортного сообщения между Калининградской областью и приграничными регионами Польши. Современное пассажирское сообщение между приграничными регионами осуществляется исключительно посредством автомобильного транспорта, хотя в определенные периоды истории оно обеспечивалось также водным и железнодорожным видами транспорта. По различным причинам, не всегда связанным с отсутствием спроса среди населения приграничных регионов, данные виды транспорта в настоящее время не участвуют в перевозке пассажиров через российско-польскую границу (табл. 1). Грузоперевозки через границу с использованием железных и автомобильных дорог в последние годы возрастают, однако участие в них морского и внутреннего водного транспорта остается фрагментарным.

Таблица 1

**Роль различных видов транспорта в современном обеспечении грузовых и пассажирских приграничных связей через российско-польскую государственную границу**

Вид транспорта	Грузовое сообщение	Пассажирское сообщение
Автомобильный	+	+
Железнодорожный	+	—
Морской	+	—
Внутренний водный (в том числе прибрежное судоходство)	+	—
Авиационный	—	—

Источник: составлено авторами.

По итогам 2017 года российско-польскую границу пересекло 3,9 млн человек (2,5 млн человек с российской стороны и 1,4 млн — с польской)<sup>4</sup>. Перемещение населения через российско-польскую государственную границу обеспечивают 4 автомобильных пункта пропуска, общая проектная пропускная способность которых составляет 6 700 автомобилей в сутки, в том числе 4 700 легковых автомобилей (табл. 2).

Таблица 2

**Проектная пропускная способность пунктов пропуска на российско-польском участке государственной границы**

Пункт пропуска	Легковой транспорт	Грузовой транспорт	Автобусы	Всего
МАПП* Багратионовск	900	200	100	1 200
МАПП Мамоново	450	Не установлена	50	500
МАПП Гусев	750	175	75	1000
МАПП Мамоново-2	2600	1250	150	4000
<i>Итого</i>	4 700	1625	375	6 700

\* МАПП — многосторонний автомобильный пункт пропуска.

Источник: [15].

В российских открытых источниках отсутствует информация о фактической работе пунктов пропуска через государственную границу по итогам 2017 года. С упразднением федеральной структуры «Росграница»<sup>5</sup> и передачей функций

<sup>4</sup> *Biuletyn Statystyczny Straży Granicznej* za 2017 r. Warszawa, 2018. URL: BIULETYN\_STATYSTYCZNY\_STRAZY\_GRANICZNEJ\_ZA\_2017\_ROK.pdf (дата обращения: 09.03.2018).

<sup>5</sup> *Об упразднении* Федерального агентства по обустройству государственной границы Российской Федерации : указ Президента Российской Федерации от 02.02.2016 г. №40. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

по обустройству и организации работы пунктов пропуска в ведение ФГКУ «Росгранстрой» деятельность пунктов пропуска в открытых источниках практически не освещается. В отчете польской пограничной службы отмечается, что по итогам 2017 года российско-польскую границу пересекло 2,2 млн автотранспортных средств, из них 2,0 млн — легковые автомобили. Исходя из того, что совокупная пропускная способность пунктов пропуска на российско-польской границе составляет 1,7 млн автомобилей в год (4700 автомобилей в день × 365 дней), можно рассчитать, что по итогам 2017 года российско-польская граница работает с 20%-ным превышением. При этом очевидно, что львиную долю пассажирского трафика через границу берут на себя ближайшие к Калининграду пункты пропуска Мамоново и Мамоново-2.

Как показывают итоги 2017 года, действующие пункты пропуска на российско-польской границе в текущих объемах пересечений через границу работают с повышенной нагрузкой. А с учетом механизма МПП, который дополнительно обеспечивал до 2 млн пересечений в год, становится очевидной необходимость создания на российско-польской границе дополнительных транспортных каналов, способных, с одной стороны, снизить нагрузку на уже существующую транспортную инфраструктуру, а с другой — создать конкуренцию на рынке обеспечения транспортных операций через границу. В обобщенном виде информация о рассматриваемых в статье проектах графически представлена на рисунке и систематизирована в единой таблице (табл. 3). Далее подробно будет проанализирован каждый из предлагаемых и обсуждаемых проектов.



Рис. Предлагаемые транспортные проекты, направленные на расширение каналов сотрудничества между приграничными регионами России и Польши

*Источник:* составлено авторами.

Таблица 3

**Предлагаемые транспортные проекты, направленные на расширение каналов сотрудничества между приграничными регионами России и Польши**

Проект	Вид транспорта	Вероятный период реализации проекта		
		Краткосрочный (1—3 года)	Среднесрочный (5—7 лет)	Долгосрочный (10—15 лет)
Проект модернизации действующих и строительства новых автомобильных пунктов пропуска на российско-польской границе	Автомобильный			+
Проект регулярного грузопассажирского сообщения по акватории Калининградского (Вислинского) залива	Морской (в том числе внутренний водный)		+	+
Проект запуска круизного и паромного сообщения с использованием международного порта Пионерский	Морской	+		
Проект запуска грузопассажирского судоходства по Мазурскому каналу	Внутренний водный			+
Проект создания регулярного пассажирского железнодорожного сообщения	Железнодорожный	+	+	
Проект регулярного авиационного сообщения между Калининградом и Гданьском	Авиационный		+	
Проект инфраструктурного обустройства велосипедных маршрутов в Калининградской области	Экологически чистые альтернативные виды транспорта			+

*Источник:* составлено авторами.

**Характеристика основных транспортных проектов**

*1. Проект модернизации существующих и строительства новых автомобильных пунктов пропуска.*

С позиции соответствия современному инфраструктурному и техническому оснащению, а также размеру проектной пропускной способности на российско-польской границе выделяется только один из четырех пунктов пропуска. Введенный в эксплуатацию в 2010 году МАПП Мамоново-2 является самым современным автомобильным пунктом пропуска в Калининградской области. Остальные пункты пропуска нуждаются в модернизации, техническом перевооружении и расширении проектной пропускной способности. В 2015 году, когда режим МПП функционировал и интенсивность пересечения границы была максимальной за все время российско-польского сотрудничества, на различных площадках, таких как Российско-польский совет по сотрудничеству Калининградской области Российской Федерации и регионов Республики Польша и Российско-польская рабочая группа по таможенным делам, созданная в рамках действующего международного российско-польского сотрудничества таможенных служб, обсуждались проекты повышения пропускной способности границы. Высказываемые предложения сводились к двум вариантам: или масштабная техническая модернизация существующих пунктов пропуска, или строительство новых (вероятным местом строительства назывался





пос. Крылово). В качестве основного источника финансирования проектов планировалось использовать программу приграничного сотрудничества Польши и России на 2014—2020 годы. Однако к 2018 году актуальность расширения пропускной способности пунктов пропуска снизилась, а в утвержденной в конце 2017 года программе приграничного сотрудничества<sup>6</sup> приоритет «безопасность границы» хоть и сохранился, но обозначенный размер бюджета в 5,7 млн евро не позволяет рассчитывать на реализацию значимых проектов в области технической модернизации пунктов пропуска, не говоря уже о создании новых. Например, проект строительства пункта пропуска Мамоново-2 — Гжехотки, реализация которого началась в 2006 году, имел бюджет в 13 млн евро (по ценам 2006 года)<sup>7</sup>. Таким образом, расширение совокупной пропускной мощности автомобильных пунктов пропуска на российско-польской границе в краткосрочной и даже среднесрочной перспективе маловероятно ввиду отсутствия согласованных планов и источников финансирования.

*2. Развитие грузопассажирского сообщения между российскими и польскими портами по акватории Калининградского (Вислинского) залива.*

Государственная граница между Россией и Польшей имеет как сухопутный, так и водный участки. Единый с физико-географической точки зрения Калининградский (Вислинский) залив разделен государственной границей на польскую и российскую части. Между прибрежными городами, расположенными в акватории залива (наиболее крупными из которых являются российский Калининград и польский Эльблонг), возможно организовать регулярные грузопассажирские перевозки с использованием разнообразных плавучих средств (паромы, баржи, катера, яхты и др.). В истории приграничного сотрудничества двух стран был период, когда судоходство по заливу активно функционировало. В середине 1990-х годов из российских портов Светлый и Калининград в Эльблонг, Фромборк и Крыницу Морску ходили пассажирские суда на подводных крыльях (водолеты) типа «Полесье» (эксплуатация которых в силу значительного расхода топлива в конечном итоге оказалась экономически невыгодной). В этот же период организовывались перевозки баржами угля, зерна и строительных материалов. Движение было прервано по инициативе российских федеральных структур в 2006 году. Поводом послужило отсутствие у двустороннего судоходства необходимого правового статуса в виде соответствующего документа межгосударственного уровня [16]. Движение судов в заливе, в том числе под флагом третьих стран, возобновилось только в 2009 году на основе российско-польского межправительственного соглашения<sup>8</sup>. Однако объем грузовых перевозок остается невысоким, а регулярное пассажирское сообщение отсутствует. В рамках российско-польского проекта

<sup>6</sup> Программа приграничного сотрудничества Россия — Польша 2014—2020. URL: <http://www.plru.eu/ru/> (дата обращения: 10.12.2017).

<sup>7</sup> О подписании Меморандума между Правительством Российской Федерации и Комиссией Европейских сообществ о взаимопонимании по вопросу финансирования в рамках Программы ТАСИС проектирования и строительства многостороннего автомобильного пункта пропуска Мамоново — Гжехотки через российско-польскую границу : распоряжение Правительства РФ от 28 декабря 2006 г. №1828-р. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

<sup>8</sup> Соглашение между Правительством Российской Федерации и Правительством Республики Польша о судоходстве в Калининградском (Вислинском) заливе от 1 сентября 2009 г. URL: <http://docs.cntd.ru/document/902178646> (дата обращения: 09.12.2017).

«Возможности и преимущества совместного использования Вислинского залива» программы приграничного сотрудничества ЕИСП «Литва — Польша — Россия» на 2007—2013 годы были проанализированы экономико-географические и инфраструктурные возможности возобновления регулярного пассажирского сообщения по заливу [17]. Для организации регулярных пассажирских линий, рассчитанных на значительный пассажиропоток, требуется специализированная инфраструктура в виде пассажирских терминалов, в которых возможно организовать таможенный и пограничный контроль на постоянной основе. В порту города Эльблонг такой терминал построен (но не используется по назначению), при этом с российской стороны пассажирский терминал с возможностью организации пограничного контроля функционирует в порту города Балтийск. Однако с экономической точки зрения организация регулярной пассажирской линии между Балтийском и Эльблонгом малоперспективна. При этом перспективный вариант линии Эльблонг — Калининград требует постройки пассажирского терминала в черте Калининграда (в акватории Калининградского грузового района). Идея создания такого терминала прорабатывается российской стороной, но помимо поиска источников финансирования требует согласования с федеральными службами, ответственными за организацию пограничного и таможенного контроля. В настоящее время обсуждается идея разработки технико-экономического обоснования создания терминала с анализом экономической рентабельности и социальной значимости (интереса со стороны местных жителей) всего проекта. В целом проект выглядит перспективным, и в случае подтверждения его экономической и социальной целесообразности может быть реализован в достаточно короткий срок за счет частных инвестиций.

Наряду с организацией регулярного пассажирского сообщения на активизацию российско-польских приграничных связей может повлиять развитие сети малых портов и гаваней в Калининградской области. Российский регион входит в общеевропейский водный маршрут E70, требующий инфраструктурного, институционального и правового наполнения в границах российского эксклава. При этом о целесообразности развития в регионе внутреннего водного туризма и активной интеграции в европейскую сеть внутренних водных путей экспертное сообщество заговорило с момента вхождения туризма в перечень перспективных экономических отраслей региональной специализации. С началом реализации международной, в том числе российско-польской, проектной деятельности было выполнено несколько исследований с целью обосновать и сформировать общий скоординированный план развития инфраструктуры внутреннего водного транспорта в Калининградской области<sup>9</sup>. Однако степень инфраструктурной реализации разработанных проектов с российской стороны сильно отстает от польской, где в 2010—2014 годах при частичной финансовой поддержке Европейского союза был реализован масштабный проект инфраструктурной модернизации и технического оснащения малых портов и гаваней «Журавская петля — развитие водного туризма»<sup>10</sup>.

Для комплексного развития внутреннего водного транспорта вместе с задачей инфраструктурного наполнения на российской части залива необходимо

<sup>9</sup> Среди наиболее значимых проектов — Maritime Tourism Marketing in the Baltic Sea Region (MariTour); Exploiting Inland Waterways in the Baltic Sea Region; VILA — Opportunities and Benefits of Joint Use of the Vistula Lagoon.

<sup>10</sup> *Petla Zulawska*. URL: <http://www.petla-zulawska.pl/index.php> (дата обращения: 15.03.2018).

решить проблему пространственной неэффективности организации пограничного и таможенного контроля при пересечении государственной границы. В настоящее время контроль с российской стороны для лиц, пересекающих границу внутренним водным транспортом, организован только в порту Балтийска, прибрежного города, расположенного на Калининградском (Вислинском) заливе в максимальном удалении от государственной границы, проходящей через залив. В результате для того, чтобы совершить путешествие из Калининграда в Эльблонг, водный транспорт вынужден из Калининграда проследовать в Балтийск и, пройдя российский пограничный и таможенный контроль, следовать в город Эльблонг, где будет проведен досмотр с польской стороны. Таким образом, конкурентный с действующими сухопутными коридорами водный маршрут Калининград — Эльблонг протяженностью 3 часа трансформируется в маршрут Калининград — Балтийск — Эльблонг протяженностью 6 часов (без учета времени прохождения границы). Устранить существующую проблему можно, обустроив пункт пропуска в ближайшем к границе порту Краснофлотское, расположенном близ города Мамоново. Обустройство пограничного и таможенного контроля в данном порту способно существенно активизировать маломерное судоходство через границу, так как порт фактически расположен на линии Калининград — Эльблонг. Однако в настоящее время порт в Краснофлотском, использовавшийся в советское время как база для рыболовецких судов, ведущих промысел в акватории залива, нуждается в инфраструктурном обновлении. Для обустройства специализированных причалов и стоянок для яхт, а также необходимых наземных служб, в том числе пограничного и таможенного контроля, необходимо реализовать инвестиционный проект на сумму не менее 50 млн рублей<sup>11</sup>. В настоящее время данный проект не входит в перечень актуальных отраслевых и региональных государственных программ. Единственным вариантом его реализации мог бы стать частный инвестор, способный осуществить проект самостоятельно или на условиях государственно-частного партнерства.

Эффективно функционирующий водный транспорт может существенно изменить конфигурацию приграничного российско-польского сотрудничества. Он будет выступать не только инструментом обеспечения сотрудничества (среднегодовое пересечение границы с применением внутреннего водного транспорта может достигать 3—3,5 млн пересечений в год), но и важной платформой для выстраивания новых моделей приграничного сотрудничества. Необходимость комплексного освоения (с учетом активизации фактора приморского положения) общего для двух регионов залива может создать условия для зарождения трансграничных кластерных инициатив, таких как маломерное судостроительство и судоремонт, развитие совместных туристических продуктов с использованием внутреннего водного транспорта и др. Обладая существенным потенциалом, внутренний водный транспорт в настоящее время не участвует в обеспечении российско-польского приграничного сотрудничества. Задачи инфраструктурного и институционального обустройства внутреннего водного транспорта на российской части залива требуют значительных временных затрат, в силу чего реализация проектов приграничного сотрудничества с использованием данного вида транспорта фактически откладывается на среднесрочную (не ранее 2022 года) и даже долгосрочную (не ранее 2025 года) перспективу.

<sup>11</sup> *Инвестиционный паспорт* Мамоновского городского округа Калининградской области. URL: <https://mamonovo.gov39.ru/invest/> (дата обращения: 15.03.2018).

*3. Проект запуска круизного и паромного сообщения с использованием международного порта Пионерский.*

Морской транспорт может быть задействован в обеспечении сотрудничества между приграничными регионами Польши и Калининградской областью посредством реализации в российском регионе крупного инфраструктурного проекта — строительства международного морского терминала для приема круизных и грузопассажирских судов в городе-курорте Пионерском. Проект, завершение которого запланировано на 2020 год, обеспечит условия для приема в регионе круизных судов и паромов. Будет создана не только специализированная морская инфраструктура, проект предполагает также строительство пассажирского терминала для пограничного и таможенного досмотра пассажиров и приема паромов, способных перевозить накатные виды грузов. Появление Калининградской области на круизной карте Балтийского моря открывает перспективы интеграции региона в действующие круизные маршруты, в которых уже активно участвуют польские порты Гданьск и Гдыня [18], что позволит создать дополнительный транспортный коридор между польскими портами и портом Пионерский. И если круизное судоходство в большей степени ориентировано на обеспечение туристических потоков, то паромное сообщение, которое также может быть запущено по линии Трехградье — Пионерский, сможет обеспечивать регулярные грузопассажирские перевозки. Проект паромного сообщения вполне жизнеспособен и будет напрямую зависеть от заинтересованности грузовладельцев и населения приграничных регионов. В заключение подчеркнем, что запуск круизного судоходства относится к проектам краткосрочной перспективы, в то время как проект паромного сообщения может быть реализован в среднесрочной перспективе, лишь после детального изучения возможного спроса на данный вид сообщения в Калининградской области и приграничных регионах Польши.

*4. Проект запуска грузопассажирского судоходства по Мазурскому каналу.*

К развитию внутреннего водного транспорта также имеет отношение проект запуска грузопассажирского судоходства по трансграничному гидротехническому сооружению, именуемому Мазурским каналом. Данный канал длиной 51 км, по задумке инженеров начала прошлого века, должен был соединить озеро Мауэр (ныне расположенное на территории Республики Польши) с рекой Лавой. Благодаря каналу появлялась возможность судоходного сообщения с Инстербургом (ныне Черняховск) и Кёнигсбергом (Калининград) и, через последний, с Балтийским морем. Начавшееся в 1908 году строительство так и не было завершено, так как несколько раз прерывалось, а после образования советско-польской государственной границы было свернуто окончательно [19]. К этому моменту канал был завершен на 70—75%. Государственная граница фактически разделила его на две равные части: на российской стороне остался участок 25,6 км, на котором расположено 5 шлюзов, польская часть канала имеет протяженность 25,4 км и также оснащена 5 шлюзами [20].

В настоящее время участок канала на территории Калининградской области не функционирует (находится в законсервированном состоянии), на территории Республики Польши функционирует частично (организуются разовые водно-пешеходные или байдарочные туристические экскурсии [21]). При этом стоит признать, что существенных предпосылок для пересмотра отношения к Мазурскому каналу российской стороной на сегодняшний день нет. Использовать его по первоначальному замыслу (грузопассажирское сообщение по внутренним водным путям) не представляется возможным ввиду фактического отсутствия в регионе специализированной инфраструктуры и плавсредств.

Прежде чем реконструировать канал, необходимо наладить работу на основных реках области. Рассматривать Мазурский канал в качестве локального грузопассажирского транспортного коридора также нельзя. Ни с российской, ни с польской стороны вдоль канала нет ни крупных населенных пунктов, способных обеспечить необходимую пассажирскую базу, ни производственных предприятий, формирующих достаточную грузовую базу. Единственный вариант использования Мазурского канала — туристическая деятельность, но и здесь в настоящее время больше ограничений, нежели возможностей. В Калининградской области уже реализуются несколько крупных федеральных проектов (в том числе строительство порта в Пионерском), приостановлен механизм МПП, отсутствует специализированная инфраструктура, а сам проект обладает недостаточным туристическим потенциалом. Все эти ограничения вряд ли позволят в ближайшее время привлечь серьезных инвесторов для реализации данного проекта, несомненно обладающего перспективами в контексте развития трансграничных туристических маршрутов [22].

##### *5. Проект создания регулярного пассажирского железнодорожного сообщения через границу.*

Среди транспортных проектов в сфере приграничной логистики высоким экономическим и социальным потенциалом отличается проект регулярного пассажирского железнодорожного сообщения через границу. При этом российско-польские проекты в области грузовой железнодорожной логистики активно разрабатываются и реализуются в течение последних лет. По итогам 7 месяцев 2017 года объем грузов, перевозимых по железной дороге в Польшу и из Польши, составил 2,01 млн тонн (по предварительным оценкам, за весь 2017 год этот показатель был 3,0 млн тонн), при этом за 2015 год перевезено 2,1 млн тонн грузов. Экспортируется в основном уголь, нефтепродукты, цемент и грузы в контейнерах, из Польши в регион ввозятся грузы в контейнерах, черные металлы и огнеупоры. На номенклатуру и объем перевозимых по железной дороге грузов влияет как характер местного экономического развития (перевозка угля, нефтепродуктов, черных металлов и цемента), так и стремление подключиться к реализации глобальных проектов в области построения новых сухопутных грузовых коридоров между КНР и ЕС, инициатива разработки которых исходит от КНР (проект «Один пояс — один путь») [23—25]. В интеграции в глобальные транспортные цепочки заинтересованы обе страны, понимая, что сейчас необходимо предлагать общие инфраструктурные и логистические решения в области железнодорожных грузоперевозок, которые привлекут грузовладельцев, ищущих альтернативу существующим предельно загруженным морским транспортным коридорам [26; 27].

Одновременно с наращиванием грузовых перевозок через границу обсуждается идея возобновления регулярного пассажирского сообщения между российскими и польскими городами. До 2013 года пассажирское железнодорожное сообщение обеспечивалось в рамках маршрута Калининград — Берлин (через Польшу), который был отменен в связи с его экономической неэффективностью. В начале 2018 года (5 января) Калининградская железная дорога совместно с партнерами из приграничных регионов при поддержке пограничных и таможенных структур организовала разовые маршруты из Калининграда в Клайпеду (через Советск) и Гданьск (через Мамоново). И если поезд в Литву оказался невостребованным среди местного населения, то на польский поезд билеты были раскуплены еще за несколько дней до поездки.

Возобновлению железнодорожного сообщения между Гданьском и Калининградом способствует планируемый рост спроса на перевозки в этом

направлении в связи с проведением в России Чемпионата мира по футболу в 2018 году. Однако представители польских воеводств скептически относятся к сохранению данного маршрута в дальнейшем [28], опасаясь возвращения низкого уровня заинтересованности в нем среди местного населения. Тем не менее переговоры между польскими и российскими железнодорожниками о возобновлении маршрута ведутся. На начальном этапе планируется запустить регулярное сообщение с периодичностью один раз в неделю (по субботам) с возможностью увеличения частотности на время проведения ЧМ по футболу в Калининградской области.

Помимо этого, перспективы активизации российско-польского железнодорожного сообщения связаны с реализацией проекта пассажирского сообщения по маршруту Берлин — Эльблонг — Калининград — страны Прибалтики — Санкт-Петербург, который является попыткой перезапуска проекта туристического маршрута Берлин — Калининград — Санкт-Петербург с использованием поезда Talgo. Данный проект прорабатывался в 2004 году, но так и не был осуществлен. На сегодняшний день он находится на стадии предварительного обоснования, но имеет высокие шансы быть реализованным в среднесрочной перспективе в силу предметной заинтересованности всех участников проекта, способных совместно преодолеть текущий негативный геополитический фон.

Сотрудничество между российскими и польскими партнерами в сфере железнодорожных перевозок в настоящее время является наиболее динамичным, затрагивая развитие и грузового, и пассажирского направлений. Инфраструктурные мощности и общественная поддержка позволяют уже в краткосрочной перспективе создать альтернативные транспортные каналы между Калининградом и польскими городами, а также совместно разрабатывать проекты в области трансграничного железнодорожного транспорта и логистики.

*б. Проект регулярного авиационного сообщения между Калининградом и Гданьском.*

В контексте диверсификации транспортных коридоров между Калининградом и приграничными регионами Польши перспективным видится запуск регулярных авиационных маршрутов между Калининградом и Гданьском. На базе аэропорта города Гданьска формируется мощный авиахаб, предлагающий широкий спектр маршрутов по всей Европе [29]. Все больше жителей Калининградской области предпочитают для перелетов по Европе вместо московского авиаузла, Санкт-Петербурга или Риги пользоваться аэропортом Гданьска. До него калининградцы чаще всего добираются автомобильным транспортом, но при формировании удобных и доступных маршрутов готовы использовать для этих целей авиационное сообщение. В настоящее время крупнейшая польская авиакомпания LOT имеет действующую маршрутную сеть, позволяющую долететь из Гданьска до Калининграда через Варшаву и таким же образом обратно. Стоимость такого перелета составляет около 100 евро, а занимает он 3 часа 20 минут. Руководители польской авиакомпании в настоящее время не подтверждают планов по формированию прямого авиасообщения с Калининградом [30]. Вместе с тем руководители калининградского аэропорта отмечают интерес к появлению такого маршрута со стороны польских авиаперевозчиков (авиакомпания SprintAir), но в современных технико-экономических условиях он пока не конкурентоспособен с существующими маршрутами. Цена авиабилета по маршруту сейчас оценивается на уровне 60—70 евро, и хотя категория пассажиров, готовая заплатить такую цену за билет и не стоять в очередях на российско-польской границе, есть, но их численность недостаточна для запуска маршрута на регулярной основе. Появление такого авиа-

маршрута представляется вполне реалистичным в случае улучшения технико-экономических условий либо ухудшения текущих условий пересечения российско-польской государственной границы. В этом контексте важным станет опыт авиационного сообщения между Калининградом и Варшавой, вновь запущенного летом 2017 года, чей экономический и социальный успех может оказаться решающим фактором при запуске маршрута Калининград — Гданьск в среднесрочной перспективе. Запуск 3—4 рейсов в неделю между Калининградом и Гданьском способен обеспечить дополнительный рост пассажиропотока через российско-польскую границу в пределах 25—30 тыс. человек в год. Данный транспортный коридор не станет значимой альтернативой существующим транспортным коридорам на российско-польской границе, но позволит создать необходимую диверсификацию и, как следствие, конкурентную среду для различных видов транспорта при обеспечении российско-польского приграничного сотрудничества.

#### *7. Проект инфраструктурного обустройства велосипедных маршрутов.*

Завершая детализированный анализ проектов по развитию российско-польских транспортных связей, стоит отметить проект инфраструктурного обустройства международных велосипедных маршрутов, идущих через Калининградскую область. Несмотря на то что формально через регион проходят сразу три международных веломаршрута (Euroroute, или R1, EuroVelo-10 и EuroVelo-13), по большей части территории региона их маршрут совпадает, начинаясь на границе с Польшей (в районе Мамоново) и заканчиваясь на границе с Литвой (на Куршской косе). При этом на основной части маршрута в регионе отсутствуют необходимые объекты инфраструктуры (выделенные полосы для движения, информационные знаки, места для стоянок, кемпинги и т. д.), в том числе отдельные полосы для прохождения таможенного и пограничного контроля на пунктах пропуска. Отдельные объекты инфраструктуры (в первую очередь в городах) постепенно появляются, но скоординированной, а главное — финансово подкрепленной программы реализации проекта обустройства веломаршрутов в регионе в настоящее время нет. Велосипед как средство передвижения в контексте формирования стабильных грузопассажирских транспортных коридоров через российско-польскую государственную границу не обладает большими перспективами, но в контексте расширения туристического потенциала региона и привлечения международных туристов этот вид транспорта имеет несомненный потенциал.

### **Заключение**

В обеспечении российско-польского приграничного сотрудничества в настоящее время участвует автомобильный (обеспечивает пассажирское и грузовое сообщение), железнодорожный (грузовое сообщение) и, фрагментарно, морской (грузовое сообщение) виды транспорта. При этом имеется значительное количество разнообразных проектов, которые могут существенно интенсифицировать и диверсифицировать возможности транспортного сообщения между приграничными регионами России и Польши. Проекты обладают разным временным горизонтом своей реализации, а также сильно варьируются по объему ресурсов, которые необходимо вложить в их реализацию. Проведение Чемпионата мира по футболу в Калининграде выступает событием, которое позволит, с одной стороны, существенно изменить конфигурацию транспортной инфраструктуры региона (реконструкция аэропорта Храброво, реконструкция и строительство новых автомобильных дорог, модернизация

железнодорожной и строительство новой портовой инфраструктуры), а с другой — запустить новые транспортные маршруты, способные эффективно работать и дальше при условии интереса к ним со стороны местного сообщества. Чемпионат мира может дать импульс для формирования устойчивого и разветвленного транспортного сообщения, в том числе между приграничными регионами России и Польши. При этом важную роль в интенсификации транспортного сообщения должны играть российско-польские межправительственные комиссии национального и регионального уровней, которые способны стать площадками по обсуждению и запуску совместных транспортных инициатив. Чем скорее такие площадки, как российско-польский совет по сотрудничеству регионов Польши с Калининградской областью Российской Федерации, возобновят свою работу на регулярной основе, тем выше шансы реализовать предлагаемые транспортные проекты. Наряду с развитием транспортных коридоров российско-польские комиссии должны обеспечить подготовку скоординированной программы повышения привлекательности соседних приграничных регионов среди местного населения. И если для жителей Калининградской области польские регионы, в том числе их туристический потенциал, не нуждаются в особой рекламе, то разработка программы повышения туристической привлекательности Калининградской области среди населения приграничных регионов Польши должна стать совместным проектом польских и российских туроператоров и профильных организаций (ассоциаций, агентств и других институтов). Только развитие социальных и экономических контактов может стать решающим фактором в расширении российско-польских транспортных связей.

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

#### Список литературы

1. Осмоловская Л.Г. Типология российских приграничных регионов по степени развития трансграничных связей // Региональные исследования. 2016. №1 (51). С. 126—135.
2. Simonov E., Egidarev E. Transboundary cooperation on the Amur River Basin in recent decades // China and Transboundary Water Politics in Asia. Routledge, 2017. P. 91—117.
3. Бешенцев А.Н., Гармаев Е.Ж. Российско-монгольское информационное взаимодействие при управлении трансграничным бассейном оз. Байкал // Информационное общество. 2016. №6. С. 64—71.
4. Anisiewicz R., Palmowski T. Cooperation of Poland and the Kaliningrad oblast of the Russian federation — an important factor of Baltic integration // Prace i Studia Geograficzne. 2016. №61 (1). P. 13—28.
5. Миронюк Д.А., Женгота К. К вопросу истории развития интеграционных связей Калининградской области РФ с северо-восточными воеводствами Польши: программный подход // Балтийский регион. 2017. Т. 9, №2. С. 156—179.
6. Сурков Д.Л. Приграничное сотрудничество: взаимодействие субъектов Российской Федерации и муниципальных образований // Вестник Омского университета. Сер.: Право. 2012. №12 (31). С. 100—103.
7. Головачев Е.В. Приграничное сотрудничество муниципального образования как предмет научного исследования // Вестник Самарского государственного экономического университета. 2013. №5 (103). С. 30—34.
8. Гуменюк И.С., Кузнецова Т.Ю., Осмоловская Л.Г. Местное приграничное передвижение как эффективный инструмент развития приграничного сотрудничества // Балтийский регион. 2016. Т. 8, №1. С. 97—117.



9. *Лисякевич Р.* Геоэкономика в торговых отношениях Польши и России // Современная Европа. 2016. №6 (72). С. 88—96.
10. *Осмоловская Л.Г.* Функции границы как фактор развития приграничных регионов и формирования трансграничных регионов // Вестник Балтийского федерального университета им. И. Канта. Сер.: Естественные и медицинские науки. 2016. №1. С. 45—54.
11. *Dudzińska K., Dyner A.M.* Mały ruch graniczny między obwodem kaliningradzkim a Polską — wyzwania, szanse i zagrożenia // Policy Paper. 2013. №29 (77).
12. *Malkowski A.* Mały ruch graniczny jako element kształtowania współpracy transgranicznej // Prace naukowe uniwersytetu ekonomicznego we wrocławiu research papers of wroclaw university of economics. 2014. №348.
13. *Piekutowska A.* Mały ruch graniczny — konsekwencje dla regionów przygranicznych // Politeja. Pismo Wydziału Studiów Międzynarodowych i Politycznych Uniwersytetu Jagiellońskiego. 2016. №41. S. 99—114.
14. *Болычев О.Н., Гуменюк И.С., Кузнецова Т.Ю.* Роль местного приграничного передвижения в развитии розничной торговли в Калининградской области Российской Федерации и приграничных регионах Республики Польша // Балтийский регион. 2015. №4 (26). С. 135—149.
15. *Гуменюк И.С.* Интенсивность передвижения населения через российско-польскую государственную границу после приостановки действия механизма местного приграничного передвижения: итоги 2016 года // Вестник Балтийского федерального университета им. И. Канта. Сер.: Естественные и медицинские науки. 2017. №2. С. 15—23.
16. *Рожков-Юрьевский Ю.Д.* К вопросу об истории российско-польского взаимодействия на Калининградском/Вислинском заливе // Пространственное планирование как инструмент координации развития портов и гаваней Калининградского/Вислинского залива. Калининград, 2015. С. 99—102.
17. *Гуменюк И.С., Бурхач М., Шванковска Б. и др.* Порты и пристани Калининградского/Вислинского залива в пространственном планировании на местном уровне // Там же. С. 63—70.
18. *Wendt J.A., Wiskulski T.* Zmiany w morskiej turystyce wycieczkowej w Gdyn // Prace Komisji Geografii Przemysłu Polskiego Towarzystwa Geograficznego. 2018. №32 (2). P. 76—84.
19. *Бардун Ю.Д.* Мазурский канал: история создания, проекты, строительство // Калининградские архивы. 2016. Т. 13. С. 194—205.
20. *Мартынова И.Б., Нелюбина Е.А., Черных Т.И.* Мазурский канал как объект гидротехнического наследия // Водохозяйственные проблемы региона. Калининград, 2016. С. 68—73.
21. *Tchórz B.* Kanał Mazurski w jeden dzień. URL: <http://gorowoilaweckie.wm.pl/2014/50,Kanal-Mazurski-w-jeden-dzien.html#axzz5BpeHwDzc> (дата обращения: 05.04.2018).
22. *Кропинова Е.Г., Анохин А.Ю.* Разработка новых трансграничных водных маршрутов в Юго-Восточной Балтике: методика и практика // Балтийский регион. 2014. №3 (21). С. 145—162.
23. *Aubakirova A., Umirzakov S., Aitenov N.* New silk road: Opportunities and threats for central Asia (a view from Kazakhstan) // Central Asia and the Caucasus. 2017. Vol. 18, №4. P. 7—20.
24. *Chubarov I.G., Kalashnikov D.B.* Belt and road initiative: globalization Chinese way? // World Economy and International Relations. 2018. Vol. 62, №1. P. 25—33.
25. *Gostin L.O.* China's «new» silk road // BMJ (Online). 2018. Vol. 360. URL: <https://www.bmj.com/content/360/bmj.k816> (дата обращения: 05.04.2018).
26. *Acar A.Z., Bentyn Z., Kocaoglu B.* Logistic performance development of the countries on the path along the new silk road // European Transport-Transporti Europei. 2015. №59.
27. *Sárvári B., Szeidovitz A.* The Political Economics of the New Silk Road // Baltic Journal of European Studies. 2016. Vol. 6, №1. P. 3—27. doi: 10.1515/bjes-2016-0001.
28. *Naskręt M.* Testowy pociąg z Kaliningradu przywiozł 130 pasażerów // Trojmiasto.pl : [сайт]. URL: <https://www.trojmiasto.pl/wiadomosci/Testowy-pociag-przywiozl-130-turystow-z-Obwodu-Kaliningradzkiego-n119969.html> (дата обращения: 05.04.2018).
29. *Reynolds P.* Gdansk double // Tunnels and Tunnelling International. 2014. Nov. P. 22—28.

30. *Siegień P.* LOT wraca do Kaliningradu. Możliwe także loty do Gdańska? // Trojmiasto.pl : [сайт]. URL: <http://trojmiasto.wyborcza.pl/trojmiasto/1,35612,20858861,lot-wraca-do-kaliningradu-mozliwe-takze-loty-do-gdanska.html> (дата обращения: 05.04.2018).

### Об авторах

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

E-mail: IGumeniuk@kantiana.ru

*Томаш Студзieniecki*, профессор, кафедра экономики услуг, Морская академия Гдыни, Польша.

E-mail: t.studzieniecki@wpit.am.gdynia.pl

### Для цитирования:

*Гуменюк И. С., Студзieniecki Т.* Транспортные связи и перспективы их развития между приграничными воеводствами Республики Польша и Калининградской областью Российской Федерации // Балтийский регион. 2018. Т. 10, №2. С. 114—132. doi: 10.5922/2079-8555-2018-2-8.



## CURRENT AND PROSPECTIVE TRANSPORT CONNECTIONS BETWEEN POLAND'S BORDER VOIVODESHIPS AND RUSSIA'S KALININGRAD REGION

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

T. Studzieniecki<sup>2</sup>

<sup>1</sup> Immanuel Kant Baltic Federal University  
14 A Nevskogo St., Kaliningrad, Russia, 236041

<sup>2</sup> Gdynia Maritime University  
81—87 Morska St., Gdynia, Poland, 81—225

Submitted on January 15, 2018  
doi: 10.5922/2079-8555-2018-2-8

*Transport is an important tool to support interregional cross-border cooperation. Moreover, transport is a traditional area of cooperation between neighbouring regions. In this study, we analyse the features and configuration of today's transport links between Russian and Polish border regions and examine a range of transport projects aimed at a more diversified and intensive cooperation. We believe that priority should be given to the projects that are beneficial to all the parties. As of the beginning of 2018, Russian-Polish cross-border cooperation was sustained by road, railway, and, to a degree, marine transport links. There is a vast variety of projects aimed to create new transport links between the border regions. These projects differ in timelines, scopes, and the range of resources required. In our opinion, the most promising project in a short-term perspective is the establishment of a waterway connection between Russian and Polish ports. The project includes the seaport terminal in Pionersky in the Kaliningrad region. Another promising project is the launch of a cross-border passenger railway connection using a European gauge.*

*Keywords:* transport connections, cross-border cooperation, Russian-Polish state border, transport projects, transport corridors

## References

1. Osmolovskaja, L.G. 2016, Typology of the Russian border regions in terms of the degree of development of cross-border links *Regional studies* [Regional'nye issledovaniya] №1 (51). p. 126—135 (in Russ.).
2. Simonov, E., Egidarev, E. 2017, Transboundary cooperation on the Amur River Basin in recent decades. In *China and Transboundary Water Politics in Asia*, p. 91—117.
3. Beshencev, A.N., Garmaev, E. Zh. 2016, Russian-Mongolian information interaction in the management of the transboundary basin of the lake Baikal, *Information Society* [Informacionnoe obshhestvo], №6, p. 64—71 (in Russ.).
4. Anisiewicz, R., Palmowski, T. 2016, Cooperation of Poland and the Kaliningrad oblast of the Russian federation -An important factor of Baltic integration, *Prace i Studia Geograficzne*, no. 61 (1), p. 13—28, January 2016.
5. Mironyuk, D.A., Żęgota, K. 2017, The History of the Integration between Russia's Kaliningrad Region and Poland's Northeastern Voivodeships: A Programme Approach, *Balt. Reg.*, Vol. 9, no. 2, p. 114—129. doi: 10.5922/2079-8555-2017-2-9.
6. Surkov, D.L. 2012, Cross-border cooperation: interaction of subjects of the Russian Federation and municipalities, *Vestnik Omskogo universiteta. Serija «Pravo»* [Bulletin of Omsk University. The series "Law"], no. 31, p. 100—103 (in Russ.).
7. Golovachev, E.V. 2013, Cross-border cooperation of the municipal entity as a subject of scientific research, *Vestnik Samarskogo gosudarstvennogo jekonomicheskogo universiteta* [Bulletin of the Samara State University of Economics], no. 5 (103), p. 30—34 (in Russ.).
8. Gumenyuk, I.S., Kuznetsova, T. Yu., Osmolovskaya, L.G. 2016, Local border traffic as an efficient tool for developing cross-border cooperation. *Balt. Reg.*, Vol. 8, no. 1, p. 67—82. doi: 10.5922/2079-8555-2016-1-6.
9. Lisjakevich, R. 2016, Geoeconomics in trade relations between Poland and Russia, *Sovremennaja Evropa* [Contemporary Europe], no. 6 (72), p. 88—96 (in Russ.).
10. Osmolovskaja, L.G. 2016, Border functions as a factor of development of border regions and the formation of cross-border regions, *Vestnik Baltijskogo federal'nogo universiteta im. I. Kanta. Serija: Estestvennye i medicinskie nauki* [IKBFU's Vestnik. Ser. Natural and medical sciences], no. 1, p. 45—54 (in Russ.).
11. Dudzińska, K., Dyner, A.M. 2013, Mały ruch graniczny między obwodem kaliningradzkim a Polską — wyzwania, szanse i zagrożenia, *Policy Paper*, no. 29 (77).
12. Malkowski, A. 2014, Mały ruch graniczny jako element kształtowania współpracy transgranicznej, *Prace naukowe uniwersytetu ekonomicznego we wrocławiu research papers of wroclaw university of economics*, no 348. doi: 10.15611/pn.2014.348.17.
13. Piekutowska, A. 2016, Mały ruch graniczny — konsekwencje dla regionów przygranicznych, *Politeja. Pismo Wydziału Studiów Międzynarodowych i Politycznych Uniwersytetu Jagiellońskiego*, no. 41, p. 99—114.
14. 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. 102—112. doi: 10.5922/2079-8555-2015-4-8.
15. Gumenyuk, I., 2017, The intensity of population movements through the Russian — Polish border after the suspension of the local border traffic mechanism: 2016 outcomes, *Vestnik Baltijskogo federal'nogo universiteta im. I. Kanta. Serija: Estestvennye i medicinskie nauki* [IKBFU's Vestnik. Ser. Natural and medical sciences], no. 2, p. 15—23 (in Russ.).
16. Rozhkov-Yuryevsky, Yu.D. 2015, On the history of Russian-Polish interaction at the Kaliningrad / Vistula Lagoon. In Fedorov, G.M., Gritsenko V.A. (eds) *Prostranstvennoe planirovanie kak instrument koordinacii razvitija portov i gavanej Kaliningradskogo/Vislinskogo zaliva* [Spatial Planning as a Tool for Coordinating the Development of Ports and Harbors of the Kaliningrad / Vistula Gulf], Kaliningrad, p. 99—102 (in Russ.).
17. Gumenyuk, I.S., Burkhach, M., Shvankovska, B., Kalinowski, M., Kushevski, V., Koba, R., Lux, K., Matchak, M., Piotrovich, J., Stashkevich, A. 2015, Ports and piers of the Kaliningrad / Vistula Lagoon in spatial planning at the local level. In: *Prostranstvennoe planirovanie kak instrument koordinacii razvitija portov i gavanei Kaliningradskogo/Vislinskogo zaliva* [Spatial Planning as an Instrument for Coordinating the Development of Ports and Harbors of the Kaliningrad / Vistula Gulf], Kaliningrad, p. 63—70 (in Russ.).

18. Wendt, J. A., Wiskulski, T. 2018, Zmiany w morskiej turystyce wycieczkowej w Gdyni, *Prace Komisji Geografii Przemysłu Polskiego Towarzystwa Geograficznego*, no. 32(2), p. 76—84. doi: 10.24917/20801653.321.6.
19. Bardun, Ju. D. 2016, Mazurian Canal: history of creation, projects, construction, *Kaliningradskie arhivy* [Kaliningrad archives], no. 13. p. 194—205 (in Russ.).
20. Martynova, I. B., Nelyubina, E. A., Chernykh T. I. 2016, Mazursky Canal as an object of the hydrotechnical heritage, *Vodohozhajstvennyye problemy regiona* [Water management problems of the region], Kaliningrad, p. 68—73 (in Russ.).
21. Tchórz, B. 2014, Kanał Mazurski w jeden dzień, available at: <http://gorowoilaweckie.wm.pl/201450Kanał-Mazurski-w-jeden-dzien.html#axzz5BpeHwDzc> (accessed 05 April 2018).
22. Kropinova, E., Anokhin A. 2014, The Development of New Trans-border Water Routes in the South-East Baltic: Methodology and Practice, *Balt. Reg.*, no. 3 (21), p. 121—136. doi: 10.5922/2079-8555-2014-3-11.
23. Aubakirova, A., Umirzakov, S., Aitenov, N. 2017, New silk road: Opportunities and threats for central Asia (a view from Kazakhstan), *Central Asia and the Caucasus*, Vol. 18, no. 4, p. 7—20.
24. Chubarov, I. G., Kalashnikov, D. B. 2018, BELT AND ROAD INITIATIVE: GLOBALIZATION CHINESE WAY? *World Economy and International Relations*, Vol. 62, no. 1, p. 25—33.
25. Gostin, L. O. 2018, China's "new" silk road, *BMJ*, Vol. 360. doi: 10.1136/bmj.k816.
26. Acar, A. Z., Bentyn, Z., Kocaoğlu, B. 2015, Logistic performance development of the countries on the path along the new silk road, *European Transport — Trasporti Europei*, no. 59, paper no. 1.
27. Sárvári, B., Szeidovitz, A. 2016, The Political Economics of the New Silk Road, *Baltic Journal of European Studies*, Vol. 6, no. 1, p. 3—27. doi: 10.1515/bjes-2016-0001.
28. Naskręt, M., 2018, Testowy pociąg z Kaliningradu przywiózł 130 pasażerów, *Trojmiasto.pl*, available at: <https://www.trojmiasto.pl/wiadomosci/Testowy-pociag-przywiozl-130-turystow-z-Obwodu-Kaliningradzkiego-n119969.html> (accessed 05 April 2018).
29. Reynolds, P. 2014, Gdansk double, *Tunnels and Tunnelling International*, no. November, p. 22—28.
30. Siegień, P. 2016, LOT wraca do Kaliningradu. Możliwe także loty do Gdańska? *Trojmiasto.pl*, available at: <http://trojmiasto.wyborcza.pl/trojmiasto/1,35612,20858861,lot-wraca-do-kaliningradu-mozliwe-takze-loty-do-gdanska.html> (accessed 05 April 2018).

#### The authors

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

E-mail: IGumenyuk@kantiana.ru

*Prof. Tomasz Studzieniecki*, Gdynia Maritime Academy, Poland.

E-mail: t.studzieniecki@wpit.am.gdynia.pl

#### To cite this article:

Gumenyuk I.S., Studzieniecki T. 2018, Current and Prospective Transport Connections between Poland's Border Voivodeships and Russia's Kaliningrad Region, *Balt. Reg.*, Vol. 10, no. 2, p. 114—132. doi: 10.5922/2079-8555-2018-2-8.

## ТРЕБОВАНИЯ И УСЛОВИЯ ПУБЛИКАЦИИ СТАТЕЙ В ЖУРНАЛЕ «БАЛТИЙСКИЙ РЕГИОН»

### Правила публикации статей в журнале

1. Представляемая для публикации статья должна быть актуальной, обладать новизной, содержать постановку задач (проблем), описание основных результатов исследования, полученных автором, выводы, а также соответствовать правилам оформления.

2. Материал, предлагаемый для публикации, должен быть оригинальным, не публиковавшимся ранее в других печатных изданиях. При отправке рукописи в редакцию журнала автор автоматически принимает на себя обязательство не публиковать ее ни полностью, ни частично в каком-либо издании без согласия редакции.

4. Все присланные в редакцию работы проходят **внутреннее** и **внешнее рецензирование**, а также проверку системой «Антиплагиат», по результатам которых принимается решение о возможности включения статьи в журнал.

5. Плата за публикацию рукописей не взимается.

6. Статья направляется в редакцию журнала выпускающему редактору Татьяне Юрьевне Кузнецовой по e-mail: [tikuznetsova@kantiana.ru](mailto:tikuznetsova@kantiana.ru) или [tikuznetsova@gmail.com](mailto:tikuznetsova@gmail.com)

7. С января 2013 г. статьи на рассмотрение принимаются в режиме онлайн. Для этого авторам нужно зарегистрироваться на портале «Единой редакции научных журналов БФУ им. И. Канта» [http://journals.kantiana.ru/submit\\_an\\_article/](http://journals.kantiana.ru/submit_an_article/) и следовать подсказкам в разделе «Подать статью онлайн».

8. Решение о публикации (или отклонении) статьи принимается редакционной коллегией журнала после ее рецензирования и обсуждения.

### Комплектность и форма представления авторских материалов

1. Статья должна содержать следующие элементы:

1) индекс УДК — должен достаточно подробно отражать тематику статьи (основные правила индексирования по УДК см.: <http://www.naukapro.ru/metod.htm>);

2) название статьи на русском и английском языках (*до 12 слов*);

3) аннотацию на русском и английском языках, оформленную в соответствии с международными стандартами и включающую:

- вступительное слово о теме исследования;
- цель научного исследования;
- описание научной и практической значимости работы;
- описание методологии исследования;
- основные результаты, выводы исследовательской работы;
- ценность проведенного исследования (какой вклад данная работа внесла в соответствующую область знаний);
- практическое значение итогов работы.

В аннотации не должен повторяться текст самой статьи (нельзя брать предложения из статьи и переносить их в аннотацию), а также ее название. В ней не должно быть цифр, таблиц, внутритекстовых сносок и т. д.;

- 4) ключевые слова на русском и английском языках (*4—8 слов*);
- 5) список литературы;
- 6) пристатейные библиографические списки оформляются на русском языке (в соответствии с ГОСТ Р 7.0.5. — 2008) и *на латинице* (Harvard System of Referencing Guide);
- 7) сведения об авторах на русском и английском языках (Ф. И. О. полностью, ученые степени, звания, должность, место работы (организация, город, страна), почтовый адрес, e-mail);
- 8) сведения о языке текста, с которого переведен публикуемый материал.

### Общие правила оформления текста

Авторские материалы должны быть подготовлены *в электронной форме* в формате листа А4 (210 × 297 мм).

Все текстовые авторские материалы принимаются исключительно в формате *doc* и *docx* (Microsoft Office).

Подробная информация о правилах оформления текста, в том числе таблиц, рисунков, ссылок и списка литературы, размещена на сайте «Единая редакция научных журналов БФУ им. И. Канта» <http://journals.kantiana.ru/authors/imk/> (информационно-методический комплекс «Как написать научную статью»).

BALTIJSKIJ  
REGION  
2018  
Volume 10  
№ 2

Kaliningrad :  
I. Kant Baltic Federal  
University Press, 2018.  
136 p.

The journal  
was established in 2009

Frequency:  
quarterly  
in the Russian and English  
languages per year

*Founders*

Immanuel Kant Baltic  
Federal University

Saint Petersburg  
State University

*Editorial Office*

Address:  
2, Zoologicheskaya str.,  
Kaliningrad, Russia 236000

Executive secretary:  
Tatyana Kuznetsova,  
tikuznetsova@kantiana.ru  
Tel/Fax.: +7 4012 31-33-50  
www.journals.kantiana.ru

The opinions expressed  
in the articles are private  
opinions of the authors  
and do not necessarily  
reflect the views  
of the founders  
of the journal

© I. Kant Baltic Federal  
University, 2018

*Editorial council*

Prof. *Andrei P. Klemeshev*, rector of the Immanuel Kant Baltic Federal University, Russia ( Editor in Chief); Prof. *Gennady M. Fedorov*, director of the Institute of Environmental Management, Territorial Development and Urban Construction, Immanuel Kant Baltic Federal University, Russia (Deputy Chief Editor); Prof. Dr *Joachim von Braun*, director of the Center for Development Research (ZEF), Professor, University of Bonn, Germany; Prof. *Irina M. Bussygina*, Department of Comparative Politics, Moscow State Institute of International Relations (MGIMO University), Russia; Prof. *Aleksander G. Druzhinin*, director of the North Caucasian Research Institute of Economic and Social Problems, Southern Federal University, Russia; Prof. *Mikhail V. Ilyin*, Prof. of the Department of Comparative Politics, Moscow State Institute of International Relations (MGIMO University), Russia; Dr *Perti Joenniemi*, senior researcher, Karelian Institute, University of Eastern Finland, Finland; Dr *Nikolai V. Kaledin*, head of the Department of Regional Policy & Political Geography, Saint Petersburg State University, Russia (co-chair); Prof. *Konstantin K. Khudolei*, head of the Department of European Studies, Faculty of International Relations, Saint Petersburg State University, Russia; Dr *Kari Liuhto*, director of the Pan-European Institute, Turku, Finland; Prof. *Vladimir A. Kolesov*, head of the Laboratory for Geopolitical Studies, Institute of Geography, Russian Academy of Sciences; Prof. *Gennady V. Kretinin*, Immanuel Kant Baltic Federal University, Russia; Prof. *Vladimir A. Mau*, rector, Russian Presidential Academy of National Economy and Public Administration, Russia; Prof. *Andrei Yu. Melville*, dean of the Faculty of Social Sciences, National Research University — Higher School of Economics, Russia; Prof. *Nikolai M. Mezhevich*, Department of European Studies, Faculty of International Relations, Saint Petersburg State University, Russia; Prof. *Tadeusz Palmowski*, head of the Department of Regional Development, University of Gdansk, Poland; Prof. *Andrei E. Shastitko*, head of the Department of Competitive and Industrial Policy, Moscow State University, Russia; Prof. *Aleksander A. Sergunin*, Department of History and Theory of International Relations, Saint Petersburg State University, Russia; Prof. *Eduardas Spiriajevas*, head of the Centre of Transborder Studies, Klaipeda University (Lithuania); Prof. *Daniela Szymańska*, head of the Department of Urban Studies and Regional Development, Nicolaus Copernicus University in Torun, Poland; Dr *Viktor V. Voronov*, Leading Research Fellow, Institute of Social Studies, Daugavpils University, Latvia.

Mass Media Registration Certificate PI № FS77-61749,  
on 26 August, 2011

# CONTENTS



## ***Economics***

- Shastitko A. E., Kurdin A. A.* The Functional and the Instrumental in Market Definition: a Laboratory for Natural Experiments in the Baltics..... 4
- Gareev T. R.* Platform Markets: Their Place in the Theory of Meso-economic System: Development and a Challenge to Spatial Studies..... 26

## ***Economic Geography***

- Druzhinin A. G., Dong Y.* One Belt — One Road Initiative: A Window of Opportunity for Russia's Western Border Regions..... 39
- Mikhaylov A. S., Mikhaylova A. A.* Equivocality in Delineating the Borders of a Cluster: The Baltic's Case..... 56

## ***Spatial Planning***

- Baklanov P. Ya.* Marine Spatial Planning: Theoretical Aspects..... 76
- Chistobaev A. I., Fedulova S. I.* Spatial Planning in the European Union: Practices to Draw on in Russia..... 86
- Palmowski T., Tarkowski M.* Baltic Cooperation in Marine Spatial Planning ..... 100
- Gumenyuk I. S., Studzieniecki T.* Current and Prospective Transport Connections between Poland's Border Voivodeships and Russia's Kaliningrad Region..... 114



*Научное издание*

**БАЛТИЙСКИЙ РЕГИОН**  
**2018**  
**Том 10**  
**№ 2**

Редактор *Д. А. Малеваная-Митардзян*  
Корректор *С. В. Ильина*  
Компьютерная верстка *Г. И. Винокуровой*

Подписано в печать 22.06.2018 г.  
Формат 70×108 1/16. Усл. печ. л. 12,0  
Тираж 1000 экз. (1-й завод 43 экз.). Заказ 162

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

