

ISSN 2074-9848
e-ISSN 2310-0532



БАЛТИЙСКИЙ РЕГИОН

2013

4 (18)

Калининград
Издательство
Балтийского федерального университета имени Иммануила Канта
2013

БАЛТИЙСКИЙ
РЕГИОН
2013
4 (18)

Калининград:
Изд-во БФУ
им. И. Канта, 2013.
161 с.

Журнал основан
в 2009 году

Периодичность:
4 выпуска в год
на русском
и английском языках

Учредители:
Балтийский
федеральный
университет
им. Иммануила Канта

Санкт-Петербургский
государственный
университет

Редакция

Адрес: 236041, Россия,
Калининград,
ул. А. Невского, 14.

Выпускающий редактор:
Кузнецова
Татьяна Юрьевна
tikuznetsova@kantiana.ru
Тел.: +7 4012 59-55-43
Факс: +7 4012 46-63-13
www.journals.kantiana.ru

Точка зрения авторов
может не совпадать
с позицией
учредителей

Редакционный совет

А. П. Клемешев, д-р полит. наук, проф., ректор БФУ им. И. Канта — сопредседатель (Россия); *К. К. Худoley*, д-р ист. наук, проф., зав. кафедрой европейских исследований факультета международных отношений СПбГУ — сопредседатель (Россия); *С. С. Артоболевский*, д-р геогр. наук, проф., зав. отделом экономической и социальной географии Института географии РАН (Россия); *В. Г. Барановский*, д-р ист. наук, проф., зам. директора ИМЭМО РАН (Россия); *Й. фон Браун*, директор Центра изучения развития, проф. Боннского университета (Германия); *К. Веллман*, д-р, исполняющий обязанности директора отдела по вопросам исследований мира и конфликтов Института социальных наук Университета Христиана-Альбрехта, г. Киль (Германия); *К. Люхто*, проф., директор Пан-Европейского института высшей школы экономики, г. Турку (Финляндия); *В. А. Мау*, д-р экон. наук, проф., ректор РАНХиГС (Россия); *А. Ю. Мельвиль*, д-р филос. наук, проф., декан факультета прикладной политологии НИУ — ВШЭ (Россия); *Р. М. Нуреев*, д-р экон. наук, проф., зав. кафедрой экономического анализа организаций и рынков департамента прикладной экономики НИУ — ВШЭ (Россия); *А. О. Чубарьян*, проф., акад. РАН, директор Института всеобщей истории РАН (Россия).

Редакционная коллегия

Г. М. Федоров, д-р геогр. наук, проф., директор Института природопользования, территориального развития и градостроительства БФУ им. И. Канта — сопредседатель (Россия); *Н. В. Каледин*, канд. геогр. наук, доц., декан факультета географии и геоэкологии СПбГУ — сопредседатель (Россия); *В. В. Воронов*, д-р социол. наук, ведущий исследователь Института социальных исследований, Даугавпилсский университет (Латвия); *Т. Р. Гареев*, канд. экон. наук, доц., проректор по развитию и инновационной деятельности БФУ им. И. Канта (Россия); *Ю. М. Зверев*, канд. геогр. наук, зав. кафедрой географии, природопользования и пространственного развития БФУ им. И. Канта (Россия); *М. В. Ильин*, д-р полит. наук, проф. кафедры сравнительной политологии МГИМО (У) МИД РФ (Россия); *Э. Кнатте*, д-р агрономии, руководитель направления «Региональная география Европы», Институт земледельческого землепользования им. Лейбница, г. Лейпциг (Германия); *В. А. Колосов*, д-р геогр. наук, проф., зав. лабораторией геополитических исследований Института географии РАН (Россия); *Ю. В. Косов*, д-р филос. наук, проф., декан факультета международных отношений РАНХиГС (Россия); *Г. В. Кретинин*, д-р ист. наук, проф., проф. кафедры истории БФУ им. И. Канта (Россия); *Н. М. Межевич*, д-р экон. наук, проф. кафедры европейских исследований факультета международных отношений СПбГУ (Россия); *Т. Пальмовский*, д-р географии, проф., зав. кафедрой географии регионального развития Гданьского университета (Польша); *Э. Спирьевас*, д-р географии, проф., директор Центра трансграничных исследований, Клайпедский университет (Литва); *А. Е. Шаститко*, д-р экон. наук, проф. Кафедры прикладной институциональной экономики экономического факультета МГУ им. М. В. Ломоносова (Россия).

ISSN 2074-9848
e-ISSN 2310-0532



BALTIC REGION

2013

4 (18)

BALTIC
REGION
2013
4 (18)

Kaliningrad:
I. Kant Baltic Federal
University Press, 2013.
161 p.

The journal
was established in 2009

Frequency:
4 issues
in the Russian and English
languages per year

Founders

Immanuel Kant Baltic
Federal University

Saint Petersburg
State University

Editorial Office

Address: 14, A. Nevski str.,
Kaliningrad, Russia 236041

Executive secretary:
Tatyana Kuznetsova,
tikuznetsova@kantiana.ru
Tel.: +7 4012 59-55-43
Fax: +7 4012 46-63-13
www.journals.kantiana.ru

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

© I. Kant Baltic Federal
University of Russia, 2013

Editorial council

Prof. *Andrei Klemeshev*, rector of the Immanuel Kant Baltic Federal University, Russia (co-chair); Prof. *Konstantin Khudolei*, head of the Department of European Studies, Faculty of International Relations, Saint-Petersburg State University, Russia (co-chair); Prof. *Sergey Artobolevsky*, head of the Economic and Social Geography Unit, Institute of Geography, Russian Academy of Sciences, Russia; Prof. *Vladimir Baranovsky*, deputy director of the Institute of World Economy and International Relations (IMEMO), Russian Academy of Sciences, Russia; Prof. Dr *Joachim von Braun*, director of the Center for Development Research (ZEF), Professor, University of Bonn, Germany; Prof. *Aleksander Chubaryan*, director of the Institute of World History, Russian Academy of Sciences, Russia; Dr *Kari Liuhto*, director of the Pan-European Institute, Turku, Finland; Prof. *Vladimir Mau*, rector of the Russian Presidential Academy of National Economy and Public Administration, Russia; Prof. *Andrei Melville*, dean of the Faculty of Applied Political Science, National Research University — Higher School of Economics, Russia; Prof. *Rustem Nureev*, head of the Department of Economic Analysis of Organizations and Markets, National Research University — Higher School of Economics, Russia; Dr *Christian Wellmann*, acting head of the Division for Peace and Conflict Research, Institute of Social Sciences, Kiel University, Germany.

Editorial board

Prof. *Gennady Fedorov*, director of the Institute of Environmental Management, Territorial Development and Urban Construction, Immanuel Kant Baltic Federal University, Russia (co-chair); Dr *Nikolai Kaledin*, dean of the Faculty of Geography and Geology, Saint-Petersburg State University, Russia (co-chair); Dr *Timur Gareev*, head of the Department of Economics of the Firm and Markets, vice-rector for Innovative Development, Immanuel Kant Baltic Federal University, Russia; Prof. *Mikhail Ilyin*, head of the Department of Comparative Politics, Moscow State Institute of International Relations (MGIMO University), Russia; Dr *Elke Knappe*, Leibniz Institute for Regional Geography, Leipzig, Germany; Prof. *Vladimir Kolosov*, head of the Laboratory for Geopolitical Studies, Institute of Geography, Russian Academy of Sciences; Prof. *Yuri Kosov*, dean of the Faculty of International Relations, Russian Presidential Academy of National Economy and Public Administration, Russia; Prof. *Gennady Kretinin*, Department of History, Immanuel Kant Baltic Federal University, Russia; Prof. *Nikolai Mezhevich*, Department of European Studies, Faculty of International Relations, Saint-Petersburg State University, Russia; Prof. *Tadeusz Palmowski*, head of the Department of Regional Development, University of Gdansk, Poland; Prof. *Andrei Shastitko*, Department of Applied Institutional Economics, Faculty of Economics, Moscow State University, Russia; Prof. *Eduardas Spiriajevas*, head of the Centre of Transborder Studies, Klaipeda University (Lithuania); Dr *Viktor Voronov*, Leading Research Fellow, Institute of Social Studies, Daugavpils University, Latvia; Dr *Yuri Zverev*, head of the Department of Geography, Environmental Management and Spatial Development, Immanuel Kant Baltic Federal University, Russia.

СОДЕРЖАНИЕ



Теория и практика сетевых взаимодействий

Кузнецов А. В., Оленченко В. А. Строительство транспортных и энергетических сетей в Балтийском регионе как стимул развития территорий 7

Болычев О. Н., Волошенко К. Ю. Межорганизационные сетевые взаимодействия как определяющая форма научно-технического и инновационного сотрудничества России и Европейского союза в Балтийском регионе 23

Гриценко В. А., Гуменюк И. С., Белов Н. С. Пространственное изучение сетевого взаимодействия в регионе Вислинского залива с использованием геоинформационных систем 40

Международное сотрудничество

Сергунин А. А. Россия и Европейский союз в Балтийском регионе: тернистый путь к партнерству 53

Кропинова Е. Г. Сотрудничество между Россией и ЕС в сфере инновационного развития туризма на примере программы приграничного сотрудничества «Литва — Польша — Россия» 67

Лааксонен Э., Мекинен Х. Потенциал для расширения сотрудничества между судостроительными кластерами Эстонии, Финляндии и Северо-Запада России 81

Голованова С. В. Конкурентные эффекты низких торговых барьеров: некоторые оценки для Калининградской области 100

Себенцов А. Б., Зотова М. В. Потенциал экономико-географического положения Калининградской области: ограничения и перспективы реализации 113

Политические элиты в странах региона

Фидря Е. С. Структура сетей политических элит Республики Польша в 1993—2013 годах 132

Смирнов В. А. Рекрутирование политических элит в Прибалтике: роль этнического фактора 146

CONTENTS



Theory and practice of networking

Kuznetsov A., Olenchenko V. Construction of transport and energy networks in the Baltic region as an impetus for regional development 7

Bolychev O., Voloshenko K. Interorganisational networking as the principal form of technological, innovative and research cooperation between Russia and the European Union in the Baltic region 23

Gritsenko V., Gumenyuk I., Belov N. A spatial study of networking in the Vistula Lagoon region using geoinformation systems..... 40

International cooperation

Sergunin A. Russia and the European Union in the Baltic region: a treacherous path to partnership..... 53

Kropinova E. Cooperation between Russia and the EU in the field of innovative development of tourism: the case of the Lithuania — Poland — Russia cross-border cooperation programme 67

Laaksonen E., Mäkinen H. The potential for expanding inter-cluster cooperation between the ship-building industries of Estonia, Finland, and North-West Russia 81

Golovanova S. Competitive effects of low trade barriers: evaluations for the Kaliningrad region 100

Sebentsov A., Zotova M. Geography and economy of the Kaliningrad region: limitations and prospects of development..... 113

Political elites in the region's countries

Fidrya E. The structure of political elite networks in the Republic of Poland in 1993—2013. 132

Smirnov V. The political elite recruitment in the Baltic: the role of the ethnic factor 146

ТЕОРИЯ И ПРАКТИКА СЕТЕВЫХ ВЗАИМОДЕЙСТВИЙ



УДК 332.13

СТРОИТЕЛЬСТВО ТРАНСПОРТНЫХ И ЭНЕРГЕТИЧЕСКИХ СЕТЕЙ В БАЛТИЙСКОМ РЕГИОНЕ КАК СТИМУЛ РАЗВИТИЯ ТЕРРИТОРИЙ

*А. В. Кузнецов**

*В. А. Оленченко**



В связи с рядом новых аспектов в функционировании Евросоюза, в частности преодолением последствий глубокого глобального кризиса 2008—2009 гг., транспортные и энергетические проекты в Балтийском регионе выдвигаются на первый план. Следует также принять во внимание, что Евросоюзом относительно недавно утверждена рассчитанная на 7 лет (2014—2020) общая финансовая программа, фактически ставшая его бюджетом. Это говорит о том, что страны Балтийского региона, входящие в ЕС, вступают в новую фазу развития.

Рассматриваются роль и значение транспортных и энергетических проектов как инструмента экономического развития. Изучены крупнейшие транспортные и энергетические проекты в Балтийском регионе, которые показали, что новые инфраструктурные сети поддерживают инвестиционную экспансию шведских и финляндских компаний в постсоциалистических странах региона. Таким образом, инвесторы из Северной Европы расширяют свои внутренние рынки.

Проведенный анализ дополнительно доказывает, что частный бизнес на собственном опыте пришел к недавно сформулированной теоретической концепции — пирамиде факторов регионального развития. В результате реальная региональная политика ЕС не может рассматриваться только в узком смысле политики сплочения.

* Институт мировой экономики и международных отношений Российской академии наук, 117997, Россия, Москва, В-71, ГСП-7, ул. Профсоюзная, 23

Ключевые слова: транспортные сети, энергетические сети, Балтийский регион, политика сплочения ЕС, региональная политика, региональное развитие

Поступила в редакцию 23.08.2013 г.

doi: 10.5922/2074-9848-2013-4-1

© Кузнецов А. В., Оленченко В. А., 2013

Уже многие годы Европейский союз проводит наднациональную региональную политику, нацеленную на выравнивание социально-экономиче-

ского развития входящих в ЕС стран и их регионов. Вместе с тем ключевым показателем отнесения территорий к проблемным в рамках так называемой политики сплочения Евросоюза выступает ВВП на душу населения. Однако, как показали глобальный экономический кризис 2008—2009 гг. и кризис суверенного долга в зоне евро, краткосрочные успехи по выравниванию ВВП на душу населения не должны вводить в заблуждение — устойчивое развитие периферийных территорий ЕС можно обеспечить лишь путем трансформации комплекса факторов регионального развития. Одним из действенных инструментов достижения этой цели становится реализация проектов строительства транспортной и энергетической инфраструктуры.

Инженерная инфраструктура как ключевой фактор регионального развития на Балтике

В 2014 г. в ЕС стартует новый 7-летний финансовый период, предполагающий среди прочего ревизию принципов наднациональной региональной политики (политики сплочения). Тем не менее при наличии многих изменений, нацеленных на повышение экономической эффективности этой политики, ее базовые принципы сохранились такими же, как в 2007—2013 гг. Например, проблемные регионы определяются на основе ВВП на душу населения, рассчитанного по ППС валют. При этом величина показателя влияет не только на объемы выделяемых средств, но и на долю софинансирования из Европейского фонда регионального развития (ЕФРР) и Европейского социального фонда (ЕСФ). Однако помимо традиционной группы менее развитых регионов — с показателем ниже 75% от среднего по ЕС — выделена переходная группа с ВВП на душу населения на уровне 75—90% (раньше порог в 90% играл роль только для Фонда сплочения, а переходный режим помощи для ЕФРР и ЕСФ определялся по-иному). В Балтийском регионе, как и прежде, к менее развитым отнесены Эстония, Латвия, Литва и некоторые воеводства Польши, в переходную группу попала германская земля Мекленбург-Передняя Померания, а также Восточная Финляндия [7].

Приоритеты наднациональной региональной политики ЕС по-прежнему объявлены довольно широко и нечетко. Например, ЕФРР планирует содействовать экономическому, социальному и территориальному сплочению Евросоюза, сокращая межрегиональные контрасты по девяти направлениям. На первые места поставлены поддержка НИОКР и инноваций, улучшение доступа к информационно-коммуникационным технологиями и движение к низкоуглеродной экономике, учитывающей изменения климата. У ЕСФ названы четыре приоритетных направления, причем главным из них является содействие занятости и мобильности трудовых ресурсов. Вместе с тем наши расчеты на основе сообщений о планируемых расходах на заявленные направления показывают, что общих для ЕС финансовых приоритетов не прослеживается.

В каких-то регионах указанные ближе к концу списка приоритеты (например, находящееся у ЕФРР на 6-м месте содействие развитию телекоммуникационной, энергетической и транспортной инфраструктуры) могут оказаться основными.

На наш взгляд, однако, такая гибкость приоритетов в политике сплочения ЕС является скорее плюсом. Во многом она обусловлена стремлением учесть специфику в каждом регионе именно тех проблем, которые остро стоят перед конкретной территорией. Уже несколько лет назад эксперты очертили круг новых угроз регионального развития, с которым Евросоюз будет все чаще сталкиваться в ближайшие десятилетия. Именно на его основе и сформирован общий перечень приоритетов политики сплочения [13]. Другое дело, что стремление полнее вовлечь в реализацию региональной политики местные власти во многих периферийных районах не дает должного эффекта. Недостаток профессионализма местных чиновников ведет не к разработке уникальных для данного региона инструментов и методов, а к неумелой адаптации непригодных для отсталых районов подходов наиболее успешных территорий [4].

Как показали новейшие исследования российских ученых-регионалистов, существует пирамида факторов регионального развития (по аналогии с пирамидой потребностей человека). Иерархия этих факторов означает, что более сложные из них начинают играть свою роль только в том случае, если базовые факторы достаточно благоприятны для развития экономики. Так, О. В. Кузнецова выделяет пять уровней пирамиды факторов регионального развития, причем инновативность населения, на которую все чаще делают ставку в ЕС, располагается на самом ее верху (и напротив, внизу находятся такие инерционные факторы, как природно-климатические условия и ресурсы). На инновативность хорошо воздействовать в высокоразвитых регионах, но ошибочно делать на нее ставку как на локомотив развития территории, лишенной достаточной густотой сети современной инфраструктуры (это второй уровень пирамиды — наряду с системой расселения), или если в регионе «старая» отраслевая структура, не требующая больших расходов на НИОКР (третий уровень пирамиды) [3].

Балтийский макрорегион служит хорошей иллюстрацией этой концепции. С одной стороны, после расширения Евросоюза в 2004 г. все страны Балтийского моря (за исключением российских территорий) оказались в составе единого экономического пространства ЕС. С другой стороны, отдельные балтийские регионы не просто характеризуются разным уровнем экономического развития, но являются территориями с принципиально различающейся отраслевой специализацией и разрывом по уровню развития инфраструктуры. Так, хотя из-за климатических условий и малонаселенных пространств даже Швеция заметно отстает от малых стран Западной и Центральной Европы по густоте транспортной инфраструктуры (особенно современной), отрыв ее наиболее развитых регионов от Литвы, Латвии, Эстонии и приморских воеводств Польши налицо (табл.).

**Обеспеченность стран и регионов Балтийского макрорегиона
транспортной инфраструктурой в 2008 г. (км / 1 тыс. км²)**

Страна, регион	Железные дороги	Железные дороги с двумя и более путями	Автодороги	
			высокого качества	прочие
Литва	27	5,8	4,7	1236
Латвия	37,3	4,7	—	1026
Эстония	20,3	2,4	2,3	1289
Финляндия:	17,5	1,7	2,2	231
Западная и Южная Финляндия, Аланды	26,9	5,1	5,8	353
Северная и Восточная Финляндия	12,9	—	0,4	172
Швеция:	25	4,1	4,1	219
Стокгольм	58,2	34,6	38,4	367
Восточная Средняя Швеция	43,8	15,3	12,3	366
Смоланд и острова	32,4	5,7	5,6	381
Южная Швеция	63,2	14,6	20,2	619
Регионы Западной и Северной Швеции	19,7	1,6	1,6	165
Дания	49,5	21,5	26,2	1675
Германия:	105,8	53	35,4	611
Шлезвиг-Гольштейн	81,7	31,6	32,3	593
Мекленбург-Передняя Померания	66	22	23,2	407
Прочие земли	110	56,3	36,5	627
Польша:	64,6	27,9	2,4	1223
Западноморское воеводство	53	18,4	1	783
Поморское воеводство	68,1	19,6	3,6 (в 2007 — 0)	1083
Варминьско-Мазурское воеводство	50	12,4	0	892
Прочие воеводства	66,8	31	0,4	240
<i>Для сравнения</i>				
Нидерланды	69,5	47,7	62,2	3199
Бельгия	117,2	100,9	57,8	3877
Чехия	121,6	24,2	8,8	697
Венгрия	83,1	14,5	13,7	2096

Источник: расчеты авторов на базе данных Евростата (*Road, rail and navigable inland waterways networks by NUTS 2 regions*. URL: <http://epp.eurostat.ec.europa.eu>).

Отставание ряда стран Балтийского моря по развитию транспортной, а также энергетической инфраструктуры от ведущих членов ЕС вполне согласуется с их общим отставанием по уровню ВВП на душу

населения, в связи с чем закономерно повышенное внимание именно к развитию в Балтийском макрорегионе инфраструктурных сетей. При этом сооружение проектов финансируется не только в рамках наднациональной региональной политики ЕС (для которой больше свойственна поддержка небольших проектов в рамках комплексных региональных программ).

Нормативно-правовая основа формирования инфраструктуры стран Балтийского моря

В качестве базисных документов, определяющих статус транспортных и энергетических сетей Балтийского макрорегиона, оправданно рассматривать три: *Стратегию ЕС для региона Балтийского моря*, утвержденную в 2009 г., *Решение о панъевропейских транспортных коридорах*, принятое на панъевропейской конференции по транспорту на Крите в 1994 г. и подтвержденное в 1997 г. на следующей конференции в Хельсинки, а также *Третий энергопакет*.

Имеет смысл остановиться на Стратегии ЕС для региона Балтийского моря [9], поскольку она носит не общеевропейский характер, а предназначена непосредственно для Балтийского региона. Ее авторы, как и сторонние эксперты, трактуют Стратегию расширительно — как концептуальный документ комплексного развития Балтийского региона. К примеру, Н. В. Смородинская усматривает в Стратегии прообраз утверждения в мире близкой ей теории сетевой экономики и кластеров, полагая, что принятие этого документа означает первый и новый шаг в концептуальной основе деятельности ЕС в виде замены принципа наднациональности интеграционных процессов принципом кластеров [5]. Авторы из стран Евросоюза более склонны к тому, чтобы доказать: Стратегия — это не девальвация принципа панъевропейской интеграции, а пример новой стратегии интеграции через регионализацию. В частности, они считают, что этот документ не отдает регион на откуп балтийским странам, а повышает и расширяет контрольные функции Евросоюза за счет наделяния его правами вступать в контакт и вести диалог не только с национальными правительствами, но и с местными властями (регионами отдельных стран) [1].

При этом следует обратить внимание на время разработки и принятия Стратегии, которые пришлось на глобальный экономический кризис. Нельзя также обойти вниманием то, что данный документ ратифицирован почти параллельно с детализированной Программой ЕС для региона Балтийского моря на 2007—2013 гг. [15]. В этой связи Стратегия видится нам новым концептуальным подходом ЕС, подразумевающим возложение на страны-инвесторы финансовой и организационной ответственности за состояние экономики инвестируемых стран, особенно малого масштаба и слабо диверсифицированных. Не случайно в качестве пилотного взят Балтийский макрорегион, где государствам Северной Европы недвусмысленно предлагается взять на себя заботы по

выводу прибалтийских республик из кризиса. При этом в рамках соответствующей программы Евросоюза проекты связаны с четырьмя кластерами — энергетическим, водным, инновационным и транспортным.

Проекты автомобильных и железнодорожных магистралей

Применительно к Прибалтике наиболее известен проект *Via Baltica*. Он предусматривает функционирование автомагистрали, входящей в число панъевропейских коридоров, утвержденных на конференции на Крите в 1994 г. для ускоренного развития транспортной инфраструктуры в Центральной и Восточной Европе [11]. Этот маршрут — часть европейской трассы E67 (Хельсинки — Прага), он пролегает от Таллина через Ригу и Каунас до Варшавы и в большей своей части совпадает с железнодорожным маршрутом, известным под названием *Rail Baltica*. Последний также соединяет Хельсинки с Варшавой, но дальше, в отличие от *Via Baltica*, уходит на Берлин. Финляндия и Эстония соединяются через Финский залив паромами, но рассматривается возможность строительства подводного туннеля. Оба маршрута — *Via Baltica* и *Rail Baltica* — в классификации транспортных коридоров объединены в коридор № 1, который включает и ответвление на Калининград. Изначально *Via Baltica* не относилась к сфере ответственности ЕС, но в итоге около 80% финансирования проекта взял на себя Евросоюз.

У стран — участниц проекта отношение к *Via Baltica* различное. Наибольший интерес проявляют Эстония и Литва. Первую он интересует как дополнительный канал экономической интеграции с Финляндией. Литва же преследует цель переключить на себя часть транзитных грузов, следующих через Прибалтику. Нужно заметить, что литовский Каунас обладает конкурентным преимуществом: сокращает дистанцию до побережья Балтийского моря примерно на треть по сравнению с другими прибалтийскими государствами и позволяет заблаговременно переориентировать грузы на другие направления. Литовская сторона строит планы создания здесь интермодального логистического терминала европейского значения. Польшу сдерживает экологический аспект, поскольку маршрут *Via Baltica* проложен через охраняемые территории. Интерес Латвии локальный, так как ее привлекает в основном автотранспортный доступ к Калининграду и Гданьску — это ответвление получило название *Via Hanseatica*.

Другим автотранспортным проектом, обеспечивающим связь между Скандинавией и континентальной Европой, считается Эресуннский мост, соединяющий Данию (Копенгаген) и Швецию (Мальмё). Проект стал одним из 30 приоритетных для Еврокомиссии (№ 11) по линии программы *TEN-T* (трансъевропейская транспортная сеть), причем первым из полностью реализованных [14]. Этот совмещенный мост-тоннель, по которому осуществляется движение железнодорожных составов по двум путям и автотранспорта по четырем полосам через пролив Эресунн. В полном виде скандинавско-западноевропейское транспорт-

ное сообщение помимо Эресуннского включает мосты Большого Бельта между тремя датскими островами. Проект является составной частью маршрута E20, проложенного от ирландского порта Шеннон до Санкт-Петербурга.

Проект был реализован к началу 2000 г. частным капиталом, получившим долгосрочный кредит под гарантии датского и шведского правительств. Управляющие компании на территории Дании и Швеции наполовину принадлежат этим государствам. Ожидается, что проект окупит себя к 2035 г. Для пользователей плата за проезд по этому маршруту с учетом кризиса приблизилась к цене переправы на морском пароме. Примечательно, что проект стал основой для успешного функционирования так называемого еврорегиона (как и в случае пока менее удачного еврорегиона «Сауле» на базе *Via Hanseatica*) — интеграционной модели локального типа, которую развивают в ЕС в рамках приграничного сотрудничества [2].

Уже упомянутый проект *Rail Baltica*, который предназначен для соединения железнодорожных сетей Финляндии, прибалтийских республик и стран Центральной Европы, также относится к приоритетам Еврокомиссии (проект №27). Финансирование его предполагается в соотношении 50% со стороны ЕС по линии программы TEN-T и 50% со стороны участников (имеется в виду в основном государственное инвестирование с учетом характера собственности большинства железнодорожных компаний).

Наибольший интерес к проекту демонстрировала Литва, которая настаивала на прохождении маршрута через Каунас, а не портовые города (как ее соседи), руководствуясь двумя мотивами. Один — превратить Каунас в региональный логистический хаб; другой — транспортировка нефти. Дело в том, что в настоящее время поставки нефти на НПЗ в Мажейкяе (Северо-Западная Литва) осуществляются с морского терминала в Бутинге железнодорожным путем (161 км). С точки зрения экономической логики проще соединить железные дороги Латвии и Литвы, которые в районе Мажейкяя находятся на расстоянии 5 км, — при таком варианте путь доставки составит 30 км. Но тогда экономичнее станет доставлять нефть для НПЗ из латвийского порта Лиепая, что лишит солидных доходов Клайпедский порт и Литовские железные дороги.

Установленные сроки реализации проекта *Rail Baltica* (2007—2012 гг.) не были выдержаны. В этой связи проект пережил ребрендинг: ЕС в 2013 г. преобразовал его в *RBGC — Rail Baltica Growth Corridor* [12]. Одновременно представительство Евросоюза в России инициировало и взяло на себя финансирование изучения возможностей подключения Санкт-Петербурга к данному проекту с целью вывода российских грузов на главные интермодальные центры ЕС.

Формула финансирования сохранена прежняя: 50% со стороны ЕС по линии программы *TEN-T* и 50% со стороны участников. При этом проект делится на три части: Санкт-Петербург — Хельсинки — Таллин; Латвия — Литва; Польша — Германия. Заметно возрастание интереса и значения Эстонии. Однако, по нашему мнению, проект подключения Санкт-Петербурга проблематичен, так как набирает мощь многофункциональный порт в Усть-Луге, который пока действует на $\frac{1}{3}$ сво-

его потенциала, не говоря уже о Петербургском морском порте и диверсифицированном прямом сообщении между Россией и Эстонией. Принципиальным моментом представляется то, что бенефициарами специализированных терминалов в Усть-Луге выступают ведущие российские компании, имеющие статус ТНК и являющиеся главными поставщиками экспортных грузов. Не приходится говорить о том, что проект RBGC может рассматриваться конкурентом порту в Усть-Луге.

Параллельно Еврокомиссия продвигает проект, имеющий название *Rail Baltica 2* и предполагающий продолжение проекта RBGC до морских портов Северной Италии. Пока он существует в виде идеи, и первая презентация возможных вариантов маршрута состоялась летом 2013 г. Представители прибалтийских стран откровенно выражают скепсис в отношении *Rail Baltica 2* с точки зрения насыщения его грузами и пассажирами. Видимо, учитывая настроения в странах Балтии, Еврокомиссия заявила о готовности взять на себя 80—85 % финансирования. Однако это не воодушевляет Эстонию и Латвию, официальные лица которых видят изъян проекта и в том, что его эксплуатация будет возложена на национальные железнодорожные компании, находящиеся в госсобственности, и станет дополнительным бременем для государственного бюджета, так как функционирование маршрута *Rail Baltica 2*, по мнению прибалтийских представителей, будет заведомо убыточным. Мы полагаем, что оба проекта — *RBGC* и *Rail Baltica 2*, в том числе с подключением Санкт-Петербурга, могут обрести практическое звучание скорее в отдаленной перспективе, если начнет в полном объеме функционировать Северный морской путь.

В более близкой перспективе создание маршрутов *RBGC* и *Rail Baltica 2* будет иметь неоднозначные последствия для Балтийского макрорегиона. Оно потребует перераспределения грузовых и пассажирских потоков между странами, а также между железнодорожным и автотранспортом. В настоящее время та часть грузов и пассажиров, на которые могут претендовать указанные железнодорожные проекты, доставляется автотранспортом, причем имеющиеся у него возможности (транзитные) нельзя считать недостаточными. Не просматривается и перспектива радикального усиления в регионе экономической деятельности, что потребовало бы дополнительной логистики. Кроме того, пока остается за скобками сопоставление издержек железнодорожного и автомобильного транспорта. Вполне возможно, что возрастет цена доставки. К тому же сузится база частного предпринимательства, так как автотранспорт в основном представлен частными компаниями.

Магистральные газопроводы в странах Балтийского моря

Хотя газопроводы в Балтийском макрорегионе могут оказать существенное влияние на развитие ряда территорий, их вряд ли можно напрямую связывать с региональной политикой. Как будет показано ниже, почти все проекты имеют экономический и политический масштаб, выходящий за пределы региона Балтийского моря.

Уже существующие сети могут трансформировать свой статус под влиянием *Газовой директивы* ЕС 2009 г., которая обязывает страны — члены Евросоюза разделить процесс газоснабжения на три самостоятельные части: производство газа, его транспортировку (газовые сети) и доставку конечному потребителю [8]. При этом выполнение этой Директивы стало дополнительным раздражителем отношений стран Балтии с Россией.

Хотя Директива предусматривает для энергетического рынка Латвии, Литвы, Эстонии и Финляндии изъятие, признающее его естественным изолированным рынком, а поэтому позволяющее перечисленным странам применять нормы Директивы в добровольном порядке, отреагировали они по-разному.

Латвия решила воспользоваться предоставленным изъятием, обозначив факторные и временные рамки будущего применения *Газовой директивы*. Латвия приступит к либерализации тогда, когда начнет действовать газопровод между Литвой и Польшей (в стадии проекта) или будет сооружен терминал, обеспечивающий импорт сжиженного газа (также проект). Другим ориентиром служит 2017 г., когда истекает срок полномочий *Latvijas Gāze* — монопольного газотрейдера на латвийском рынке (34% акций принадлежат Газпрому, 47,2% — германскому *E.ON Ruhrgas*, 16% — *Itera Latvija*).

Бывшая до недавнего времени у власти (в октябре 2012 г. оказалась в оппозиции) Консервативная партия Литвы провела в 2010 г. через парламент жесткий план выполнения Третьего энергопакета, предусматривающего потерю позиций Газпрома на литовском рынке на $\frac{2}{3}$. Предполагается, что доминирующая на этом рынке *Lietuvos dujos* (у Газпрома — 37,1% акций, у *E.ON Ruhrgas* — 38,9%, а у Минэнерго Литвы — 17,7%) будет реорганизована таким образом, что российской компании оставят только функцию поставщика. Литовское государство станет владельцем газопровода (то есть произойдет отчуждение собственности Газпрома), а литовская частная фирма возьмет на себя работу по распределению газа потребителям.

Похожим образом действовала правящая в Эстонии Реформистская партия, озвучившая в октябре 2010 г. проект, согласно которому эстонский газовый трейдер *Eesti Gaas* (Газпром — 37%, *E.ON Ruhrgas* — 33,7%, финский *Fortum* — 17,7%, *Itera Latvija* — 9,9%) должен в течение двух лет продать газопроводы, иначе государство применит процедуру принудительного отчуждения. Правительство Эстонии без консультаций с акционерами *Eesti Gaas* уже провело оценку сетей компании и назвало сумму, за которую намерено выкупить магистральные трубопроводы, — около 40 млн евро, хотя их рыночная цена на порядок выше.

Перспективы дальнейших изменений на газовом рынке Прибалтики демонстрирует проект сооружения газопровода между Эстонией (Палдиски) и Финляндией (Инкоо или Виосаари) по дну Финского залива, который получил название *Balticconnector*. На первом этапе через него будет прокачиваться газ в Финляндию из расположенного в Латвии га-

зового хранилища Инчукалнс, где прибалтийские республики обладают долями газа. В дальнейшем предполагается, что он будет служить для доставки в Финляндию газа с планируемого морского терминала сжиженного природного газа в Эстонии (Мууга), в качестве поставщиков которого рассматриваются США или Катар. Стоимость *Balticconnector* оценивается в 100 млн евро, реализуется он частным капиталом (финская *Gasum* и эстонская *Eesti Gaas*) при финансовом участии ЕС. Планируется, что газопровод вступит в строй в 2015 г. и при необходимости будет использоваться также в реверсивном режиме [6].

К региональным газопроводам можно отнести и лоббируемое Литвой продление проекта газопровода «Набукко» (*Nabucco*) до литовских потребителей через территорию Восточной Польши. На перспективу Литва в случае реализации этой идеи строила планы стать транзитером природного газа в Латвию, Эстонию и Финляндию. Финансирование продления «Набукко» виделось Литве через создание компании, объединяющей частный и государственный капитал прибалтийских республик и Финляндии с одновременным включением указанного проекта в перечень приоритетов Еврокомиссии. Глобальный кризис 2008—2009 гг. девальвировал актуальность проекта «Набукко».

В более широком региональном плане прорабатывался в середине 2000-х гг. проект под названием *Baltic Gas Interconnector* по соединению газовых систем Германии, Дании и Швеции с целью снабжения их газом с месторождений в Северном море. Предполагалось, что проект будут реализовывать профильные частные компании перечисленных стран. Сейчас он временно приостановлен, однако снижение спроса на природный газ из-за экономического кризиса не привело к окончательному исчезновению проекта из повестки дня.

В те же сроки и в таком же примерно алгоритме рассматривался проект газопровода между Данией и Польшей, названный *Baltic Pipe*, с целью снабжения польской экономики норвежским газом через Данию. Его постигла та же судьба, что и *Baltic Gas Interconnector*. Своего рода отправной точкой сооружения и функционирования газопроводов *Baltic Gas Interconnector* и *Baltic Pipe* должен был стать газопровод *Skanded*, предполагавший доставку газа из Норвегии в Данию и Швецию для его реэкспорта. Проект также приостановлен по причинам экономической и финансовой нестабильности как в регионе, так и в мире в целом. Складывается впечатление, что материализация российского «Северного потока» (*Nord Stream*) стала достойной конкуренцией приведенной выше триаде проектов газопроводов.

Региональные электроэнергетические соединения

Началом нарастающего преобразования инфраструктуры электроэнергетического рынка Прибалтики в направлении его переориентирования на Северную Европу принято считать соединение электрических

систем Финляндии и Эстонии, которое получило название *Estlink*. Речь идет о подводном кабеле через Финский залив, принятом в эксплуатацию в 2007 г. Проект инициирован Финляндией и реализован компанией *Nordic Energy Link* на принципах частно-государственного партнерства (в основном со стороны прибалтийских республик в области сооружения и эксплуатации электроэнергетических инфраструктур). Акционерами *Nordic Energy Link* принципиально согласована в перспективе продажа *Estlink* частным управляющим компаниям из Эстонии и Финляндии — *Elering* и *Fingrid*.

В настоящее время поступающая по кабелю *Estlink* из Финляндии электроэнергия в основном потребляется в Эстонии. К услугам *Estlink* в летнее время прибегает Латвия, основным генерирующими мощностями которой выступают ГЭС, так как летом реки мелеют и местное производство электроэнергии снижается. После закрытия в 2010 г. Игналинской АЭС и Литва периодически обращается к поставкам электроэнергии через *Estlink*. Оба эти обстоятельства содействуют повышению присутствия Финляндии на прибалтийском электроэнергетическом рынке и расширяют роль Эстонии, поскольку бенефициаром *Estlink* выступает эстонская компания *Eesti Energia*.

В 2009 г. финская компания *Fingrid* и эстонская *Elering* вышли с инициативой прокладки между Финляндией и Эстонией еще одной ветки подводного кабеля под названием *Estlink 2*. Если первая ветка практически соединяет Хельсинки и Таллин, то вторая выходит почти к эстонско-российской границе [16]. В 2010 г. завершены необходимые согласования и подписаны контракты с будущими потребителями. Основное финансирование проекта взяла на себя фирма *Fingrid*, усилиями которой строительство продвигалось быстрыми темпами. Ожидается, что *Estlink 2* может быть введен в строй в конце 2013 г. с прицелом на наращивание поставок электроэнергии в Латвию и Литву.

В свою очередь, Швеция выразила намерение прокладки между Нюбру (шведский регион Кальмар) и Клайпедой (Литва) подводного электрического кабеля, названного *NordBalt* (известен также как *Swed-Lit*). На этапе изучения проекта Латвия претендовала на раздвоение *NordBalt* с автономными выходами в Литву и Латвию. Однако Литве удалось отстоять вариант, при котором кабель выйдет в Литве и оттуда, возможно, будет проложена ветка в Латвию. В первой половине 2013 г. завершены согласования. Проект будет реализовывать литовско-шведская компания *Litgrid*. Финансирование в размере 65% общей суммы инвестиций берет на себя ЕС. *NordBalt* планируется ввести в строй в 2015 г.

Оба проекта подключены к объединенной энергосистеме Северной Европы *NordPool*. При полной реализации проектов *Estlink*, *Estlink 2* и *NordBalt* рынок электроэнергии Прибалтики будет практически интегрирован в рынок Северной Европы. Помимо экономических обязательств начнут действовать североевропейские правовые нормы, регу-

лирующие доступ на рынок и отличающиеся откровенным стремлением изолировать этот рынок и не допускать на него «чужаков». Вместе с тем уже наблюдается обострение конкуренции между шведскими и финляндскими поставщиками электроэнергии, так как и те и другие претендуют на контроль над всем электроэнергетическим рынком Прибалтики: Финляндия — двигаясь со стороны Эстонии, а Швеция — со стороны Литвы.

Не снят также с повестки дня проект Литвы и Польши, предполагающий расширение электросетей в Восточной Польше и соединение их с Литвой. Проект возник по литовской инициативе еще во время работы Игналинской АЭС и был нацелен на экспорт электроэнергии из Литвы в Польшу. Сейчас он рассматривается как возможность дополнительного энергоснабжения Южной Литвы для создания противовеса поставкам электроэнергии из Беларуси.

Энергетические проекты в Балтийском макрорегионе следует, на наш взгляд, рассматривать прежде всего в контексте развития транспортной инфраструктуры. Формирование транспортных сетей, особенно электрифицированных железнодорожных, неизбежно потребует увеличения снабжения соответствующих территорий электроэнергией. Другими словами, уместно говорить о параллельном расширении двух рынков — грузопотоков и электроэнергии — по обеспечению грузовых и пассажирских перевозок.

Фактическим регулятором второго рынка становятся североевропейские страны, так как Литва, Латвия и Эстония подписали соглашение о присоединении к объединенной системе *NordPool*. Факторов, вытекающих из саморазвития стран Балтии и генерирующих необходимость наращивания транзитных возможностей в Прибалтике, не наблюдается. Не создаются энергопотребляющие производства, нет и признаков особого расширения действующих, поскольку отсутствует наращивание инвестиций в реальный сектор экономики.

Единственным стимулом представляется возможное наращивание энергопотребления по мере введения в действие частей маршрута и полной реализации проектов *RBGC* и *Rail Baltica 2*. Такая взаимосвязь рынков грузопотоков и электроэнергии должна обеспечить гарантированный доход североевропейским поставщикам последней. В этом смысле не кажется случайным, что в стратегии ЕС для региона Балтийского моря развитие транспортной инфраструктуры объединено в один раздел и связано с необходимостью реформирования рынка электроэнергии. Иницилируемые на обоих рынках процессы способны на короткий период увеличить за свой счет рост ВВП, но радикальных перемен, а тем более долгосрочных перспектив странам Балтии они не создадут.

* * *

Развитие и формирование инфраструктурных сетей вряд ли можно рассматривать вне связи с инвестициями в районе Балтийского моря. Прибалтика, если следовать Упсальской школе интернационализации

фирм, представляет собой благоприятное инвестиционное пространство для Швеции, Финляндии, Германии [10]. Однако на деле доминируют здесь Швеция и Финляндия. Не последнюю роль в этом играет поддержка политикой ЕС развития инфраструктурных проектов. Более того, складывается впечатление, что североевропейские инвесторы сами организуют эту поддержку, так как подготовка и принятие большинства решений по реформатированию прибалтийских рынков прошли во время председательства в Евросоюзе Швеции и Финляндии. Они же создают и должный пропагандистский тон. К примеру, принятие Третьего энергопакета сопровождалось активной шведской риторикой о необходимости ослабления энергетической зависимости от России.

Анализ источников финансирования крупных инфраструктурных проектов в Балтийском регионе позволяет говорить о некоторых их общих чертах. Как правило, главным инвестором выступает ЕС, доля финансирования которого колеблется в рамках 50—80%. В этой связи инициаторы проекта стремятся добиться его включения в число приоритетов Еврокомиссии. Другим вариантом является государственное участие — через приобретение доли компании, реализующей проект, или выдачу ей государственных гарантий на кредиты. При благоприятном развитии событий реализованные проекты предлагаются для приватизации.

Таким образом, выравнивание экономического развития территорий в рамках Балтийского региона содействует не абстрактному сплочению стран — членов ЕС, а вполне осязаемому расширению внутреннего рынка государств Северной Европы за счет вступивших в 2004 г. в Евросоюз постсоциалистических стран. При этом частный бизнес Швеции и Финляндии и поддерживающие его национальные правительства поняли намного быстрее, нежели европейские чиновники или регионалисты-теоретики, на какие именно факторы регионального развития следует воздействовать в периферийных прибалтийских странах в первую очередь. Так, даже будучи представителями инновационной экономики, и шведские, и финляндские инвесторы сконцентрировались в странах Балтии на развитии базовой инфраструктуры.

Работа выполнена по программе фундаментальных исследований Президиума РАН № 31, проект 6.6 — «Зарубежный опыт региональной политики и возможности его использования в России».

Список литературы

1. Йонниemi П. Стратегия ЕС для региона Балтийского моря: чего мы достигли? // Балтийский регион. 2010. № 2. С. 44—47.
2. Кузнецов А. В. Еврорегионы: полвека «малой» интеграции // Современная Европа. 2008. № 2. С. 48—59.
3. Кузнецова О. В. Пирамида факторов социально-экономического развития регионов // Вопросы экономики. 2013. № 2. С. 121—131.



4. Региональная политика стран ЕС / отв. ред. А. В. Кузнецов. М., 2009.
5. Смородинская Н. В. Балтийский макрорегион в стратегии развития европейской интеграции : доклад на Гайдаровский чтениях в Калининграде. 19 февраля 2013 г. URL: <http://www.ecpol.ru/2012-04-05-13-42-46> (дата обращения: 14.04.2013).
6. *Balticconnector*. Executive Summary. February 2011. URL: <http://www.gasum.com> (дата обращения: 11.03.2013).
7. *Cohesion Policy 2014—2020: Investing in growth and jobs*. Luxembourg, 2011.
8. *Directive 2009/73/EC of the European Parliament and of the Council of 13 July 2009 concerning common rules for the internal market in natural gas and repealing Directive 2003/55/EC* // Official Journal of the European Union. 2009. 14.08. URL: eur-lex.europa.eu (дата обращения: 19.04.2011).
9. *EU Strategy for the Baltic Sea Region*. URL: http://ec.europa.eu/regional_policy_cooperate/baltic/documents_en.cfm#1 (дата обращения: 10.03.2013).
10. *Johanson J., Vahlne J.-E. Business Relationship Learning and Commitment in the Internationalization Process* // Journal of International Entrepreneurship. 2003. № 1. P. 83—101.
11. *Pan-European corridors (Helsinki corridors)*. URL: <http://www.mt.ro/VECHI/httpdocs/traseca/english/maps.html#a2> (дата обращения: 22.06.2013).
12. *Rail Baltica Growth Corridor*. Project in brief. URL: <http://www.rbgc.eu> (дата обращения: 11.03.2013).
13. *Regions 2020. An Assessment of Future Challenges for EU Regions* // Commission Staff Working Document. November 2008. URL: <http://ec.europa.eu> (дата обращения: 09.02.2013).
14. *TEN-T Projects*. 30 Priority Projects. URL: <http://tentea.ec.europa.eu> (дата обращения: 14.07.2013).
15. *The European Union's Baltic Sea Region Programme 2007—2013*. URL: <http://eu.baltic.net> (дата обращения: 25.05.2013).
16. *The second cable connection between Estonia and Finland*. URL: <http://www.estlink2.elering.ee/en> (дата обращения: 14.04.2013).

Об авторах

Алексей Владимирович Кузнецов, член-кор. РАН, доктор экономических наук, руководитель Центра европейских исследований, зам. директора, Институт мировой экономики и международных отношений РАН, Россия.

E-mail: kuznetsov@imemo.ru

Владимир Анатольевич Оленченко, кандидат юридических наук, старший научный сотрудник Центра европейских исследований, Институт мировой экономики и международных отношений РАН, Россия.

E-mail: olenchenko.vladimir@mail.ru



CONSTRUCTION OF TRANSPORT AND ENERGY NETWORKS
IN THE BALTIC REGION AS AN IMPETUS
FOR REGIONAL DEVELOPMENT

A. Kuznetsov*
V. Olenchenko*

**Institute of World Economy and International Relations (IMEMO)
of the Russian Academy of Sciences
23, Profsoyuznaya Str., V-71, GSP-7, Moscow, 117997, Russia*

Received on August 23, 2013

In light of some new aspects of the EU functioning, particularly, the recovery from the 2008-2009 global crisis, transportation and energy development projects are coming to the forefront in the Baltic region. At the same time, there is a need to consider EU's recent adoption of a common seven-year financial program (2014—2020), which serves, in effect, as the Union's budget. Given that, one may conclude that the countries of the Baltic region are entering a new stage of development.

We look at the role and significance of transportation and energy projects as an instrument of economic development. Having studied the largest transport and energy projects in the Baltic region, we were able to show that the new infrastructure networks supported the investment expansion of Swedish and Finnish companies into the post-communist countries of the Baltic Region. Which, in its turn, allowed the Nordic investors to expand their domestic markets.

The analysis also shows that the experience of private businesses proves a recent theoretical concept — the pyramid of regional development factors. As a result, the actual regional policy of the EU cannot be considered in the narrow sense of the Cohesion Policy alone.

Key words: Transport networks, energy networks, Baltic Region, EU Cohesion Policy, regional policy, regional development

References

1. Joenniemi, P. 2010, The EU strategy for the Baltic region: where are we now? *Balt. Reg.*, no 2, 39—42. doi: 10.5922/2079-8555-2010-2-4.
2. Kuznetsov, A. V. 2008, Evroregiony: polveka «maloj» integracii [Euro-regions: half a century of "small" integration], *Sovremennaja Evropa* [Modern Europe], no. 2, p. 48—59.
3. Kuznetsova, O. V. 2013, Piramida faktorov social'no-jekonomicheskogo razvitija regionov [Pyramid factors of socio-economic development of regions], *Voprosy Ekonomiki* [Problems of Economics], no 2, p. 121—131.
4. Kuznetsov, A. V. (eds.), 2009, *Regional'naja politika stran ES* [The regional policy of the EU], Moscow, IMEMO RAS.
5. Smorodinskaya, N. V. 2013, Baltijskij makroregion v strategii razvitija evropejskoj integracii [Baltic macro-region in the development strategy of European

integration], In: *Gajdarovskie chtenija v Kaliningrade* [The Gaidar Readings in Kaliningrad], Kaliningrad, 19 February 2013, available at: <http://www.ecpol.ru/2012-04-05-13-42-46> (accessed 14 April 2013).

6. *Balticconnector*, 2011, Executive Summary, February 2011, available at: <http://www.gasum.com/gasnetwork/Documents/Balticconnector%20-%20Executive%20Summary%20Report%20-%2010022011.pdf> (accessed 11 March 2013).

7. *Cohesion Policy 2014—2020: Investing in growth and jobs*, 2011, Luxembourg.

8. Directive 2009/73/EC of the European Parliament and of the Council of 13 July 2009 concerning common rules for the internal market in natural gas and repealing Directive 2003/55/EC, 2009, *Official Journal of the European Union*, 14.8.2009, available at: eur-lex.europa.eu (accessed 19 April 2011).

9. *EU Strategy for the Baltic Sea Region*, available at: http://ec.europa.eu/regional_policy_cooperate/baltic/documents_en.cfm#1 (accessed 10 March 2013).

10. Johanson, J., Vahlne, J.-E. 2003, Business Relationship Learning and Commitment in the Internationalization Process, *Journal of International Entrepreneurship*, no. 1, p. 83—101.

11. *Pan-European corridors (Helsinki corridors)*, available at: <http://www.mt.ro/VECHI/httpdocs/traceca/english/maps.html#a2> (accessed 22 June 2013)

12. *Rail Baltica Growth Corridor*, Project in brief, available at: <http://www.rbgc.eu> (accessed 11 March 2013).

13. *Regions 2020. An Assessment of Future Challenges for EU Regions*, 2008, *Commission Staff Working Document*, November 2008, available at: <http://ec.europa.eu> (accessed 09 February 2013).

14. Ten-T Projects. 30 Priority Projects, *The Trans-European Transport Network Executive Agency*, available at: <http://tentea.ec.europa.eu> (accessed 14 July 2013).

15. *The European Union's Baltic Sea Region Programme 2007—2013*, available at: <http://eu.baltic.net> (accessed 25 May 2013).

16. *The second cable connection between Estonia and Finland*, available at: <http://www.estlink2.elearning.ee/en> (accessed 14 April 2013).

About the authors

Prof. Alexey Kuznetsov, Corresponding Fellow of the Russian Academy of Sciences; Head of the Center for European Studies; Deputy Director, Institute of World Economy and International Relations (IMEMO), Russian Academy of Sciences, Russia.

E-mail: kuznetsov@imemo.ru

Dr Vladimir Olenchenko, Senior Research Fellow, Center for European Studies, Institute of World Economy and International Relations (IMEMO), Russian Academy of Sciences, Russia.

E-mail: olenchenko.vladimir@mail.ru

**МЕЖОРГАНИЗАЦИОННЫЕ
СЕТЕВЫЕ
ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ
КАК ОПРЕДЕЛЯЮЩАЯ
ФОРМА
НАУЧНО-ТЕХНИЧЕСКОГО
И ИННОВАЦИОННОГО
СОТРУДНИЧЕСТВА
РОССИИ
И ЕВРОПЕЙСКОГО СОЮЗА
В БАЛТИЙСКОМ РЕГИОНЕ**

*О. Н. Большев**
*К. Ю. Волошенко**



Рассматривается роль международного научно-технического и инновационного сотрудничества в обеспечении инновационного развития и формирования инновационной модели экономики России. В качестве ключевой задачи интеграции страны в международное научно-технологическое и инновационное пространство выделяется расширение сотрудничества России и ЕС в границах Балтийского региона. Выявлено, что в условиях активизации интеграционных связей и процессов регионализации особое значение в организации и развитии инновационного пространства имеют межорганизационные сетевые формы взаимодействия. Рассмотрены существующие типологии форм сотрудничества в научно-технической и инновационной сферах, в составе которых выделены сетевые взаимодействия. Дано определение межорганизационных сетей с учетом пространственно-структурных составляющих взаимодействий. Вводится понятие международных межорганизационных сетей как особой формы международного сотрудничества. Обосновывается влияние на пространственные формы межорганизационных сетей различных уровней и видов экономической интеграции. Определены ключевые направления исследования международных межорганизационных сетей с учетом специфики интеграционных аспектов в развитии сетевых процессов, а также в целом сетевого подхода.

Ключевые слова: научно-технический, инновационный, формы сотрудничества, межорганизационные сети

В соответствии со Стратегией инновационного развития Российской Федерации на период до 2020 г. [1] и государственной программой Российской Федерации «Развитие науки и технологий» на 2013—2020 гг. [2]

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

Поступила в редакцию 05.06.2013 г.

doi: 10.5922/2074-9848-2013-4-2

© Большев О.В., Волошенко К.Ю., 2013

расширение международного научно-технического сотрудничества, обеспечение интеграции страны в международное научно-технологическое пространство и мировые процессы создания и использования нововведений определены в качестве приоритетных направлений инновационной политики в решении задач инновационного развития и формирования инновационной модели экономики. В расширении международного научно-технического сотрудничества основной задачей названо «обеспечение активизации участия российских исследовательских организаций и компаний в международных научно-технических программах многостороннего сотрудничества, в формировании международных технологических платформ, а также обеспечение членства России и соответствующих российских организаций в международных научных организациях, сетях и исследовательских проектах для интеграции в европейское исследовательское пространство» [1, с. 97].

Вследствие этого развитие специальных форм, механизмов и инструментов поддержки взаимодействий в рамках инновационных систем, направленных на решение задачи интеграции России в европейское научно-технологическое и инновационное пространство, выступает ключевым аспектом в обеспечении расширения и активизации инновационного сотрудничества России и ЕС. В границах Балтийского региона данный вопрос приобретает наибольшую актуальность и практическую значимость, если принять во внимание, что он «является единственным макрорегионом, где Россия граничит со странами Евросоюза и где транснациональные российско-европейские связи дополняются трансграничными связями. <...> Это способствует развитию сотрудничества между ними в инновационной сфере, предопределяющей уровень и динамику экономического развития стран мира, их место во всемирной геоэкономической системе в эпоху глобализации» [29, с. 7].

Необходимо отметить, что исследования по проблемам инновационного сотрудничества России и стран ЕС в Балтийском регионе наиболее активно проводятся БФУ им. И. Канта в сотрудничестве с СПбГУ, МГИМО (У) МИД РФ, ИМЭМО РАН, представителями других российских и зарубежных исследовательских центров; имеются совместные работы (см., например, [19—21; 29]). Результаты теоретических и методических исследований публикуются в специально организованных изданиях БФУ им. И. Канта — журнале «Балтийский регион», ежеквартальном информационном бюллетене «Исследования Балтийского региона», периодическом сборнике «Регион сотрудничества».

Однако исследования по проблематике сотрудничества России и ЕС затрагивают преимущественно вопросы состояния и перспектив взаимодействия стран с точки зрения их места и роли в инновационной среде Балтийского региона на основе анализа отдельных показателей и тенденций, характеризующих инновационные процессы, научно-технический потенциал и в целом уровень инновационности экономики. В меньшей степени освещаются аспекты организации взаимодействий в инновационной сфере, разнообразные формы научно-технического и инновационного сотрудничества стран. В частности, не уделяется должное

внимание межорганизационным сетевым формам, которые в условиях усложнения интеграционных связей и активизации процессов регионализации приобретают особое значение и играют важную роль в организации и развитии инновационного пространства.

Изучение межорганизационного сетевого взаимодействия в Балтийском регионе в рамках сотрудничества России и ЕС требует внесения ясности в понимание научно-технического и инновационного сотрудничества, специфики интеграционных процессов, реализуемых в развитии сетевых взаимодействий, а также в целом сетевого подхода.

Обзор научных публикаций по вопросам состояния и развития отдельных аспектов международного сотрудничества и взаимодействий в сфере науки, технологий и инноваций выявил проблему незрелости понятийно-терминологического аппарата в данной области. Вследствие этого нередко возникает подмена понятий, двойственность в толкованиях, отмечается чрезмерное число авторских трактовок и подходов, не вносящих ясности и однозначности в представление и понимание процессов; существует также проблема типологизации и построения классификаций в описании видов и форм сотрудничества, единого понимания направлений, механизмов и инструментов поддержки и развития взаимодействий стран и регионов.

В первую очередь определим, что понимается под международным научно-техническим и международным инновационным сотрудничеством, каковы его формы и отдельные виды; далее выявим значение и роль межорганизационных взаимодействий.

Первичным понятием при изучении взаимодействий в сфере науки, технологий и инноваций на различных уровнях можно считать *международное научно-техническое сотрудничество*, которое традиционно является одной из форм международных экономических отношений (МЭО) и рассматривалось отечественными авторами¹ вплоть до начала 90-х гг. XX в. как «одно из важнейших направлений международного социалистического разделения труда. Выражается в обмене между социалистическими странами научным и производственным опытом, разделении труда и кооперации в проведении научно-исследовательских и проектно-конструкторских работ; сотрудничестве в области научно-технической информации, изобретательства, подготовки научных кадров»² (см. также [6; 9; 12]).

В условиях перехода России, других постсоветских и постсоциалистических стран к рыночной экономике, снятия барьеров во взаимодействии с остальным миром наблюдается интенсивный рост международного научно-технического сотрудничества, происходит переосмысление его значения и роли в международном разделении труда. В науч-

¹ В зарубежной литературе отсутствует двойственность понимания научно-технического и инновационного сотрудничества в связи с тем, что понятийно-терминологический аппарат формировался с начала активизации исследований в данной области в 60—70 гг. XX в.

² *Большая советская энциклопедия* : в 30 т. М., 1969—1978. Т. 17. С. 1020.

ный оборот вводится понятие «международное инновационное сотрудничество» на уровне понятийно-терминологических конструкций инновационной экономики. Развитие процессов глобализации и интернационализации хозяйственной жизни обращает особое внимание ученых и исследователей на проблемы международной коммерциализации результатов научно-технической деятельности, научный и практический интерес стали представлять направления, организационно-экономические формы и виды международного инновационного и инновационно-технологического сотрудничества.

Среди наиболее значимых публикаций по проблемам научно-технического и инновационного взаимодействия стран могут быть выделены работы таких ученых и исследователей, как Л. Э. Миндели и В. А. Васин [7], Ю. В. Яковец и Б. Н. Кузык [6], В. В. Ивантер, В. И. Кушлин и А. Н. Фоломьев [14], А. Н. Бойко [4], К. Г. Борисов [5], С. В. Валдайцев [6], И. Г. Дежина [11], А. В. Зверев [6], К. И. Плетнев [23], И. П. Потехин [26], М. В. Шугуров [31] и др.

Однако, несмотря на многочисленные публикации и разнообразные подходы исследователей к толкованию международного научно-технического и инновационного сотрудничества, в настоящий момент четкого разграничения между ними и терминологической определенности нет. При достаточно широком употреблении данные понятия не закреплены в нормативно-правовых актах РФ³ и иностранных государств, международных организаций. Обращает на себя внимание и отсутствие их трактовок в программно-стратегических документах, касающихся научно-технического и инновационного развития. На наш взгляд, основная причина этого — высокая динамичность объекта исследования, что связано с изменением содержания, направлений, форм и видов взаимодействий по мере развития сотрудничества.

Чтобы исключить проблему подмены понятий, обусловленную неоднозначностью подходов различных авторов (см., например, [5; 10; 11; 17; 18; 26; 31]), международное научно-техническое сотрудничество в рамках настоящего исследования рассматривается как взаимодействие стран в сфере науки, технологий и техники при осуществлении совместной научной и научно-технической деятельности, направленной на разработку и решение научно-технических проблем, обмен научными результатами и производственным опытом. В составе научно-технического сотрудничества выделяют инновационно-технологическую составляющую, реализуемую в рамках международного инновационного сотрудничества. Оно рассматривается как международная инновацион-

³ Понятие международного научно-технического сотрудничества и его видов (межгосударственное научно-техническое сотрудничество (МГНТС) и международное инновационно-технологическое сотрудничество (МИНТС)) встречается только в Концепции государственной политики Российской Федерации в области международного научно-технического сотрудничества [3], которая охватывает период 2000—2005 гг.

ная деятельность, связанная с коммерциализацией результатов научной и научно-технологической деятельности и нацеленная на получение коммерческого эффекта от создания и использования научных знаний. При этом понятия «международное научно-техническое сотрудничество» и «международное инновационное сотрудничество» характеризуются взаимным переплетением [31], для которого не свойственны взаимосвязи подчинения, так как в условиях формирования глобального научно-технического и инновационного пространства развитие первого вида сотрудничества зависит от востребованности и степени развития второго.

Субъектами международных отношений в сфере науки, технологий и инноваций могут выступать государства, межгосударственные объединения, международные организации, транснациональные корпорации, разнообразные объединения хозяйствующих субъектов (ассоциации, альянсы, промышленные группы и объединения и т.д.), а также отдельные организации, осуществляющие сотрудничество на договорной основе. Преобладание во взаимодействии субъектов научно-технической или инновационной составляющих определяет исходный тип международного сотрудничества. При таком подходе формы и виды взаимодействия идентичны и применимы в целом к инновационной и научно-технической сфере. Однако, учитывая различия в содержании и направленности процессов создания и использования результатов интеллектуальной деятельности, для каждого типа сотрудничества из общего числа возможных форм и видов взаимодействий выделяются наиболее характерные, отражающие специфику совместной международной научно-технической или инновационной деятельности.

Обзор публикаций по вопросам международного сотрудничества в научно-технической и инновационной сфере выявил, что общепринятая типология их форм и видов отсутствует. Нередко авторы рассматривают аналогичные взаимодействия субъектов, но в отдельных случаях их обозначают как формы или, наоборот, как виды сотрудничества (см., например, [5; 10; 11; 18; 26]), при этом только применительно к научно-технической сфере, без учета инновационной составляющей. В результате наблюдается неполное и неоднозначное толкование объекта, что сужает границы представления о возможных направлениях взаимодействий в сфере науки, технологий и инноваций, и это особенно актуально в международных отношениях России и ЕС. Кроме того, авторы упомянутых публикаций практически не уделяют внимание сетевым формам взаимодействия, несмотря на то что их роль в последние годы значительно возрастает, особенно в части формирования и развития научно-технического и инновационного пространства, где сети выполняют важные системно-структурные образующие функции.

При выделении возможных взаимодействий в процессе международной научно-технической и инновационной деятельности следует исходить из представления формы как специфической организации со-

держания⁴, структуры и внешнего очертания свойств и отношений определенных процессов, явлений⁵, а разграничение сотрудничества на виды следует проводить по предметному составу взаимодействий и их содержанию [10]. Нужно учитывать уже имеющиеся исследования форм и видов взаимодействий, представленные в работах таких авторов, как К. Г. Борисов [5], Р. М. Валеев и Г. И. Курдюков [24], Л. А. Гумеров [10], И. Г. Дежина [11], К. А. Задумкин и С. В. Теребова [13], Ю. М. Колосов, Э. С. Кривчикова и В. И. Кузнецов [18], В. А. Васин и Л. Э. Миндели [7], И. П. Потехин [26] и др.

Типология форм научно-технического и инновационного сотрудничества может быть проведена по следующим основаниям⁶.

1. По уровню интернационализации международных научно-технических связей и инновационного сотрудничества [5]: координация; кооперация; ассоциация; гармонизация; *интеграция* (более тесное сотрудничество в научно-технической и инновационной сфере на различных территориальных уровнях)⁷; *сетизация* (создание и развитие сетевых структур в научно-технической и инновационной сфере по мере роста и усложнения интеграционных процессов).

2. По использованию государствами достижений научно-технического развития международного производства [5]:

- форма международных научных связей и сотрудничества;
- форма международных технических связей и сотрудничества;
- *форма международных технологических связей и сотрудничества;*
- *форма международных комплексных связей (научных, технических и технологических) и сотрудничества в научно-технической и инновационной сфере;*

— сотрудничество в области подготовки кадров как одна из специфических форм содействия развитию науки и техники.

3. По уровню организации и реализации видов международного научно-технического и инновационного сотрудничества [26]:

- формы международных связей и взаимодействий с учетом особенностей объекта сотрудничества: формы сотрудничества на коммерческой (1) и некоммерческой основе (2);

⁴ См.: Кикель П. В., Сороко Э. М. Краткий энциклопедический словарь философских терминов. Минск, 2006.

⁵ См.: *Начала современного естествознания* : тезаурус / В. Н. Савченко, В. П. Смагин. Ростов н/Д, 2006.

⁶ В данном исследовании предлагается дополнить ряд существующих типологий новыми формами сотрудничества — исходя из специфики развития международной научно-технической и инновационной деятельности; в тексте они выделены курсивом.

⁷ К. Г. Борисовым выделяется тип «региональная интеграция». В то же время практика международного научно-технического и инновационного сотрудничества свидетельствует о развитии интеграционных процессов в более широких территориальных границах.

— формы международных связей и взаимодействий с учетом специфики взаимоотношений: 1) формы сотрудничества на некоммерческой основе: взаимодействие в рамках соглашений, договоров, *программ научно-технического сотрудничества, проектов в сфере науки, технологий и инноваций*⁸ (1.1) и сотрудничество в рамках международных организаций и объединений⁹ (1.2); 2) формы сотрудничества на коммерческой основе: торговля (2.1), аренда (2.2), *кооперация и интеграция*¹⁰ (2.3);

— формы международных связей и взаимодействий с учетом особенностей реализации сотрудничества: предоставление в одностороннем порядке (1.1.1) и обмен (1.1.2); информационно-консультационно-организационная деятельность (1.2.1), инвестирование (1.2.2), реализация (1.2.3); лицензионная торговля (2.1.1), купля-продажа (2.1.2), обмен на компенсационной основе (2.1.3), торги (2.1.4); краткосрочная аренда (2.2.1), среднесрочная аренда (2.2.2), долгосрочная аренда (2.2.3); подрядное кооперирование (2.3.1), договорная специализация (кооперация) (2.3.2), совместная деятельность на основе *кооперации и интеграции*¹¹ (совместные предприятия; картели; консорциумы; ассоциации; союзы; партнерства; научно-исследовательские центры, бюро, лаборатории и т. д.) (2.3.3), *сетевая кооперация и межорганизационные сети* (кластеры, сетевые структуры и различные типы сетей — инновационные сети, стратегический альянс, сеть создания ценности, фокальные сети, виртуальные организации и другие (в качестве примера можно привести действие Национальной нанотехнологической сети (ННС)¹² и Российской сети трансфера технологий¹³ (2.3.4).

⁸ Предлагается в классификации договорные отношения дополнить заключением специальных соглашений и реализацией программ в научно-технической и инновационной сфере (особое значение имеет применительно к различным формам организации трансграничного сотрудничества, в частности еврорегионам).

⁹ Понятие международных организаций дополняется в практике научно-технического и инновационного сотрудничества действием разного рода международных объединений.

¹⁰ К. Г. Борисов выделяет такой вид взаимоотношений, как кооперирование, не рассматривая специфические формы взаимодействий, возникающие в процессе интеграции субъектов (горизонтальная, вертикальная и универсальная).

¹¹ В классификации рассматривается только создание совместных предприятий.

¹² Объединяет 50 организаций: 10 головных институтов по разным научным направлениям и 40 вузов, обеспеченных современным оборудованием, закупленным в рамках реализации ФЦП «Развитие инфраструктуры nanoиндустрии в Российской Федерации на 2008—2011 годы». — См. об этом: *О развитии научно-инновационной кооперации в России* / Л. Э. Миндели [и др.]. URL: http://www.issras.ru/papers/Microecon_Mindely2013.pdf (дата обращения: 13.04.2013).

¹³ Российская сеть трансфера технологий (Russian Technology Transfer Network, RTTN) создана в 2002 г. и объединяет более 70 российских инновационных центров (из 29 регионов РФ и стран СНГ), специализирующихся в сфере трансфера технологий. — См.: *Российская сеть трансфера технологий* : [сайт]. URL: <http://www.rttm.ru/about> (дата обращения: 13.04.2013).

4. По специфической организации содержания научно-технического и инновационного сотрудничества могут быть определены формы, в составе которых выделяется *большое разнообразие видов взаимодействий* [13; 17; 26]¹⁴:

— форма сотрудничества и научно-технических связей через совместное проведение НИОКР, научно-исследовательских программ и инновационных проектов (международные соглашения, договоры и программы);

— форма сотрудничества и взаимодействий между производителями и потребителями научно-технических знаний и инновационной продукции: трансфер технологий, техническая кооперация, производственные соглашения, коммерческие соглашения с техническим содействием, инвестирование, участие в международных строительных проектах, производствах и технологических процессах, виды сотрудничества в рамках отдельных организационно-правовых форм взаимодействий (фонды, ассоциации, союзы, совместные предприятия и др.) и т. д.;

— форма сотрудничества и связей через организацию и развитие научно-технической и инновационной инфраструктуры: поддержка кластерных инициатив, технопарки, производственно-внедренческие зоны, сетевые структуры и т. д.;

— обмен информацией, научно-техническими исследованиями и достижениями через различные каналы для изучения и передачи научно-технического и производственного опыта, включая обмен технической документацией, образцами и материалами, технологическими процессам, проведение международных выставок, создание центров коллективного использования и т. д.;

— форма сотрудничества в рамках популяризации научно-технических знаний и информации: проведение выездных сессий, саммитов, форумов, конференций, симпозиумов, совещаний; передача, совместная подготовка и издание публикаций (энциклопедий, монографий, научных статей, учебных пособий и т. д.);

— форма сотрудничества и связей посредством проведения информационно-консультационной и экспертной деятельности: предоставление различного рода научно-технической информации, техническая помощь, содействие стандартизации и сертификации, консалтинг, инжиниринг и т. д.;

— форма сотрудничества путем организации контактов и взаимодействия ученых и специалистов (академические обмены, взаимное командирование специалистов, стажировки, консультации и т. д.);

— форма сотрудничества в рамках подготовки кадров и повышения квалификации работников (в том числе совместные образовательные

¹⁴ При исследовании организации и содержания научно-технического и инновационного сотрудничества авторы нередко переходят к рассмотрению предметного состава взаимодействий. В результате типология форм подменяется выделением и изучением отдельных видов сотрудничества. Именно здесь наблюдается наибольшее число разногласий и противоречий.

программы, центры подготовки и повышения квалификации и др.): специалисты средней специальной и высшей квалификации, научные работники и аспиранты и т. д..

5. По видам пространственной организации научно-технического и инновационного сотрудничества¹⁵:

— кластерная форма организации взаимодействий в процессе научно-технического и инновационного сотрудничества (прежде всего формирование и развитие инновационных кластеров);

— сетевые формы организации взаимодействий в сфере науки, технологий, техники и инноваций (формирование и развитие инновационных сетей: научно-инновационных, трансфера технологий, кооперации в сфере НИОКР, передачи компетенций и т. д.¹⁶);

— наукоемкие и инновационные интеграционные формы взаимодействия: наукограды, иннограды, технопарки, технополисы, промышленные и инновационные парки, промышленные зоны, свободные экономические зоны инновационного типа, инновационные, инновационно-технологические и бизнес-инновационные центры, центры трансфера технологий, другие наукоемкие и инновационные пространственные формы;

— новые и нарождающиеся формы пространственной организации научно-технического и инновационного сотрудничества (например, форма сотрудничества и взаимодействия в рамках технологических платформ, в частности научно-техническое и инновационное сотрудничество России и ЕС)¹⁷.

Как можно заметить, в представленной типологии среди различных форм научно-технического и инновационного сотрудничества особая роль принадлежит межорганизационным сетевым взаимодействиям.

Современные сетевые исследования как в российской, так и зарубежной практике концентрируются в основном на изучении отдельных аспектов либо сетевой организации хозяйственной деятельности, либо сетевого взаимодействия бизнес-партнеров, в связи с чем отсутствует единое представление и понимание сетевых процессов, а также связанных с ними категорий. Сложная ситуация наблюдается уже на этапе изучения сетевых форм и взаимодействий: число понятий и интерпретаций растет в геометрической прогрессии, их применение в трактовках сетевых процессов увеличивается, в том числе за счет междисципли-

¹⁵ Как можно заметить, в основе выделенных форм научно-технического и инновационного сотрудничества лежат межорганизационные взаимодействия.

¹⁶ См.: Ратнер С. В. Методологические проблемы развития конкурентоспособных научно-инновационных сетей: организационно-экономическое и инструментальное обеспечение. Ростов н/Д, 2009.

¹⁷ Достаточно часто технологические платформы рассматриваются как инструменты межкластерного взаимодействия, которое может быть межрегиональным и междоугольным. — См.: Дежина И. Г. Технологические платформы и инновационные кластеры: вместе или порознь? URL: http://www.iep.ru/files/text/working_papers/Nauchnie_trudi_№164.pdf (дата обращения: 13.04.2013).

линарного подхода, однако проблема терминологической точности только усугубляется. В результате в рамках каждого из направлений и аспектов применения сетевого подхода порождается целый пласт научных проблем, пока не нашедших решения. Современный уровень сетевых исследований и ситуация в сфере применения сетевого подхода осложняется динамичным характером среды возникновения и распространения сетевых процессов. Продолжающиеся и ускоряющиеся интернационализация и глобализация хозяйственной жизни ведут к генезису новых сетевых явлений, сопровождающих их форм и процессов. Следует отметить, что внимание исследователей в большей мере уделяется вопросам межфирменных взаимодействий в рамках «замкнутых» экономических систем (см., например, [16; 22; 24; 25; 27; 28; 30, 32—40]), при этом практически не изучены межорганизационные сетевые взаимодействия с учетом пространственно-структурных аспектов сотрудничества на различных территориальных уровнях.

Опираясь на известные работы в области сетевых исследований, под межорганизационными сетевыми взаимодействиями (межорганизационными сетями) будем понимать систему контрактов¹⁸ между экономическими агентами в границах одной (и более) социально-экономической системы. Система контрактов отличается взаимосогласованным и устойчивым характером и направлена на достижение общих долгосрочных целей посредством мобилизации, комбинирования и использования ресурсов, компетенций, знаний¹⁹.

В представленной дефиниции использован институциональный подход, которого придерживаются многие авторы при рассмотрении феномена образования межорганизационных сетей, так как уделяется внимание правилам экономического поведения и типам контрактации, рассмотрению специфики взаимоотношений сторон и степени их автономности с точки зрения трансфера прав собственности, управления и информации, что позволяет отделить межорганизационные сети от других различных форм кооперации и сотрудничества, возникающих по мере усиления интеграционных процессов. Важное значение в приведенном подходе к определению межорганизационной сети имеет выделение пространственно-структурной составляющей взаимодействий, что предполагает развитие многосторонних отношений между экономическими агентами как в границах, так и за пределами экономической системы. Это объясняет перспективы и возможности возникновения разнообразных межорганизационных сетевых образований на локаль-

¹⁸ Под контрактом понимается совокупность правил, структурирующих в пространстве и во времени обмен между двумя (и более) экономическими агентами посредством определения обмениваемых прав и взятых обязательств и определения механизма их соблюдения. — См.: *Институциональная экономика: новая институциональная экономическая теория* : учебник / под общ. ред. А. А. Аузана. М., 2005. С. 328.

¹⁹ В определении пространственно-структурных составляющих использован подход М. Ю. Шерешевой [30] к исследованию онтологических аспектов сетевой терминологии.

ном, региональном и глобальном уровнях единого пространства, в том числе в инновационной и научно-технической сфере. В конечном счете можно утверждать, что в процессе развития международного сотрудничества речь идет о возникновении различных пространственных форм межорганизационных сетевых взаимодействий, которые объединяются в понятие «международная межорганизационная сеть».

Пространственные формы межорганизационных сетевых взаимодействий, перспективные и действующие в Балтийском регионе, имеют непосредственное отношение к происходящим в нем интеграционным процессам, интенсивность которых в последнее время играет определяющую роль в социально-экономическом развитии отдельных территорий. В целом эти формы выступают условием качественного роста научно-технического и инновационного сотрудничества России и ЕС. Во многом это обусловлено сопоставимостью и динамикой научно-технологического и инновационного потенциалов территорий Балтийского региона²⁰. Несмотря на сравнительно невысокий уровень научно-технического и инновационного развития Северо-Западного федерального округа²¹, благодаря мобилизации и комбинированию имеющихся кадровых, научно-исследовательских, материально-технических ресурсов и использованию преобразующей способности потенциалов стран существует возможность организации совместной научно-технической и инновационной деятельности, направленной на разработку и решение научно-технических проблем.

В выделении пространственных форм межорганизационных сетей следует учитывать различные уровни и виды экономической интеграции: взаимодействие организаций как хозяйствующих субъектов, социально-экономических систем регионов, национальных хозяйств целых стран. При этом в научной литературе в основном представлены вопросы экономической интеграции организаций и ее влияния на возникновение и развитие межорганизационных сетевых взаимодействий, в частности межфирменных сетей. Так, применительно к интеграции организаций формируются межорганизационные сети следующих типов: стратегический альянс, цепочка (сеть) создания ценности, фокальная сеть поставок, динамическая фокальная сеть, виртуальная организация [30]. В межрегиональной экономической интеграции могут быть выделены типы сетевых взаимодействий, базирующиеся на международном сотрудничестве организаций (например, кластеры) и относящиеся к различным видам межрегиональных объединений, в том числе в рамках действующих соглашений, программ и проектов. В международной экономической интеграции подлежат изучению формы сетевых взаимодействий на уровне межправительственных и межгосударственных объединений и соглашений, в том числе в научно-технической и инновационной сфере.

²⁰ Сравнительный анализ научно-технического, технологического и инновационного потенциалов Северо-Западного федерального округа со странами Балтийского региона приводится в работе [8].

²¹ Следует отметить, что Северо-Западный федеральный округ обладает наибольшим научно-техническим и инновационным потенциалом в сравнении со средними показателями по регионам РФ.

С учетом комплексного характера научной проблемы в настоящий момент могут быть определены ключевые направления изучения международных межорганизационных сетей:

- исследование устойчивых структурных параметров и практик;
- теоретическое осмысление возникновения и развития международных межорганизационных сетей, в том числе в Балтийском регионе;
- теоретико-методологическое обоснование сетевых процессов: выявление факторов и условий, обеспечивающих устойчивость сети, разработка типологии сетевых взаимодействий, стратегий развития и взаимодействия участников сети.

Список литературы

1. *Стратегия* инновационного развития Российской Федерации на период до 2020 года [Электронный ресурс] : распоряжение Правительства Рос. Федерации от 8 дек. 2011 г. №2227-р. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».
2. *Государственная* программа Российской Федерации «Развитие науки и технологий» на 2013—2020 годы [Электронный ресурс] : распоряжение Правительства Рос. Федерации от 20 дек. 2012 г. №2433-р. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».
3. *О Концепции* государственной политики Российской Федерации в области международного научно-технического сотрудничества [Электронный ресурс] : приказ Миннауки РФ от 4 февр. 2000 г. №25. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».
4. *Бойко А.Н., Власкин Г.А., Ленчук Е.Б. и др.* Опыт инновационного сотрудничества стран ЕС и СНГ : доклад на XII Международной научно-практической конференции «Проблемы и перспективы инновационного развития экономики». Алушта, 11—16 сентября 2006 г. М., 2006.
5. *Борисов К.Г.* Механизм правового регулирования процесса интернационализации многосторонних научно-технических связей в современной всеобщей системе государств. М., 1988.
6. *Валдайцев С.В.* Организационно-экономические формы международного научно-технического сотрудничества. Л., 1986.
7. *Васин В.А., Миндели Л.Э.* Пространственные аспекты формирования и развития национальной инновационной системы // *Инновации*. 2011. №11 (157). С. 24—34.
8. *Волошенко К.Ю.* Методические основы сравнительной оценки научно-технического потенциала России и ЕС: региональный и международный аспекты // *Балтийский регион*. 2012. № 4 (14). С. 22—38.
9. *Всемирная* история экономической мысли. М., 1997. Т. 6, кн. 1 : Отечественная экономическая наука. Экономическая мысль социалистических и развивающихся стран в послевоенный период. URL: <http://www.booksite.ru/fulltext/oie/mys/ly/15.htm> (дата обращения: 12.04.2013).
10. *Гумеров Л.А.* Международно-правовое регулирование научно-технического сотрудничества государств-участников СНГ : монография. М., 2005.
11. *Дежгина И.Г.* Меняющиеся приоритеты международного научно-технологического сотрудничества России // *Экономическая политика*. 2010. №5. С. 143—155. URL: www.iep.ru/files/text/policy/2010_5/dezgina.pdf (дата обращения: 08.04.2013).
12. *Ежков В.В.* Международное научно-техническое сотрудничество СССР. М., 1990.



13. *Задумкин К. А., Теребова С. В.* Международное научно-техническое сотрудничество: сущность, содержание и формы // Проблемы развития территории. 2009. Вып. 1 (47). С. 22—30.
14. *Ивантер В. В., Кузык Б. Н.* Будущее России: инерционное развитие или инновационный прорыв? М., 2005.
15. *Кузык Б. Н., Яковец Ю. В.* Россия 2050 стратегия инновационного прорыва. М., 2004.
16. *Куц С. П., Рафинеджад Д., Афанасьев А. А.* Сетевой подход в маркетинге: российский опыт // Вестник Санкт-Петербургского ун-та. Сер. Менеджмент. 2002. № 1. С. 81—107.
17. *Международное право. Особенная часть : учебник для вузов / отв. ред. Р. М. Валеев, Г. И. Курдюков.* М., 2010.
18. *Международное право : учебник / отв. ред. Ю. М. Колосов, Э. С. Кривчикова.* 2-е изд., перераб. и доп. М., 2005.
19. *Межевич Н. М., Прибышин Т. К.* Инновационная экономика в регионе Балтийского моря // Балтийский регион. 2012. № 3 (13). С. 59—72.
20. *Мекинен Х.* Инновационный процесс в регионе Балтийского моря // Балтийский регион. 2012. № 3 (13). С. 73—86.
21. *Пальмовский Т.* Новая Балтийская биполярная модель межрегионального сотрудничества // Вестник Калининградского государственного университета. 2004. Вып. 6. С. 66—75.
22. *Пауэлл У., Смит-Дор Л.* Сети и хозяйственная жизнь // Экономическая социология. 2003. Т. 4, № 3. С. 61—105.
23. *Плетнев К. И.* Международное научно-техническое сотрудничество. М., 2006.
24. *Попов Н. И., Третьяк О. А.* Управление сетями: новые направления исследований // Российский журнал менеджмента. 2008. Т. 6, № 4. С. 75—82.
25. *Попова Ю. Ф.* Развитие сетевых форм межфирменной кооперации в российской экономике // Креативная экономика. 2008. № 9 (21). С. 36—42.
26. *Потехин И. П.* Международное научно-техническое сотрудничество: виды, формы реализации : учеб. пособие. Ижевск, 1994.
27. *Стерлин А., Ардишвили А.* Предпринимательские сети — новая форма организации межфирменного взаимодействия // МЭ и МО. 1991. № 4. С. 70—80.
28. *Третьяк О. А., Румянцева М. Н.* Сетевые формы межфирменной кооперации: подходы к объяснению феномена // Российский журнал менеджмента. 2003. Вып. 1. С. 77—102.
29. *Федоров Г. М.* Перспективы сетевого сотрудничества России и стран ЕС в инновационной сфере на Балтике // Балтийский регион. 2013. № 1 (15). С. 7—26.
30. *Шерешева М. Ю.* Формы сетевого взаимодействия компаний : курс лекций. М., 2010.
31. *Шугуров М. В.* Государственная политика Российской Федерации в сфере международного научно-технологического сотрудничества: концептуально-стратегические основания // Политика и общество. 2010. № 9. С. 4—22.
32. *Bradach J. L., Eccles R. G.* Price, authority and trust: From ideal types to plural forms // Annual Review of Sociology. 1989. Vol. 15. P. 97—118.
33. *Ford D., Gadde L.-E., Hakansson H., Snehota F.* Managing Business Relationships: A Network Perspective. 2nd ed. Chichester, 2003.
34. *Forsgren M., Johanson J.* Managing Internationalization in Business Networks in Forsgren // Managing Networks in International Business. Philadelphia, 1992. P. 1—16.
35. *Gadde F.-E., Araujo F.* Business Recipes, Historical Narratives and the Discovery of Networks // IMP Journal. 2006. Vol. 1, № 1.



36. *Hagedoorn J., Kranenburg H. van.* Grown Patterns in R&D Partnerships: An Exploratory Statistical Study // *International Journal of Industrial Organization*. 2003. Vol. 21.
37. *Sustaining Innovation. Collaboration Models for a Complex World* / eds. S. P. MacGregor, T. Carleton. N. Y., 2012.
38. *Miles R., Snow C.* Organizations: New Concepts for New Forms // *California Management Review*. 1986. №27. P. 62—73.
39. *Osborn R. N., Hagedoorn J.* The institutionalization and evolutionary dynamics of interorganizational alliances and networks // *Academy of Management Journal*. 1997. Vol. 40, №2. P. 617—638.
40. *Powell W. W.* Neither market, nor hierarchy: Network forms of organization // *Research in Organizational Behavior*. 1990. Vol. 12. P. 295—336.

Об авторах

Олег Николаевич Большев, кандидат экономических наук, научный руководитель лаборатории сетевых исследований Центра социально-экономических исследований, Балтийский федеральный университет им. И. Канта, Россия.

E-mail: obolychev@vester.ru

Ксения Юрьевна Волошенко, кандидат экономических наук, директор Центра мониторинга региональных рынков, Балтийский федеральный университет им. И. Канта, Россия.

E-mail: KVoloshenko@kantiana.ru



INTERORGANISATIONAL NETWORKING AS THE PRINCIPAL FORM OF TECHNOLOGICAL, INNOVATIVE AND RESEARCH COOPERATION BETWEEN RUSSIA AND THE EUROPEAN UNION IN THE BALTIC REGION

O. Bolychev*
K. Voloshenko*

* *Immanuel Kant Baltic Federal University
14, A. Nevski Str., Kaliningrad, 236041, Russia*

Received on June 5, 2013

This article concerns the role that international cooperation in research, technology, and innovation plays in ensuring innovative development and producing an innovative model of the Russian economy. One of the key objectives of the country's integration into international research, technological, and innovative space is the development of Russia-EU cooperation in the Baltic region. It is established that, with the development of integration connections and regionalization processes, interorganizational networking takes on special importance in the organization and development of the innovative space. The authors analyze the existing typologies of forms of cooperation in the field of research, technology, and innovation, within which cases of networking are identified. The article gives a definition of interor-

ganizational networks in view of the spatial and structural components of networking. The authors introduce the notion of international interorganizational networks as a special form of international cooperation. A study into the spatial form of interorganizational networks helps explain the effect of different levels and types of economic integration. Key areas of research on international interorganizational networks are identified in view of the features of integration processes in the development of network processes and in the framework of network approach in general.

Key words: research and technology, innovation, cooperation forms, interorganizational networks

References

1. *Strategija inovacionnogo razvitija Rossijskoj Federacii na period do 2020 goda: Rasporyazhenie Pravitel'stva Rossijskoj Federacii ot 8 dekabnja 2011 g. № 2227-r* [The strategy of innovative development of the Russian Federation for the period up to 2020: Government of the Russian Federation from December 8, 2011 № 2227-r], 2011.
2. *Gosudarstvennaja programma Rossijskoj Federacii «Razvitie nauki i tehnologij» na 2013-2020 gody: Rasporyazhenie Pravitel'stva Rossijskoj Federacii ot 20 dekabnja 2012 g. № 2433-r* [The State Program of the Russian Federation "Development of Science and Technology" for 2013-2020: Government of the Russian Federation of December 20, 2012 № 2433-r], 2012.
3. *O koncepcii gosudarstvennoj politiki Rossijskoj Federacii v oblasti mezhdunarodnogo nauchno-tehnicheskogo sotrudnichestva: Prikaz Minnauki RF ot 04 fevralja 2000 g. №25* [On the Concept of State Policy of the Russian Federation in the field of international scientific and technical cooperation: Order of the Ministry of Science of the Russian Federation dated February 4, 2000, no. 25], 2000.
4. Boyko, A. N. 2006, Opyt inovacionnogo sotrudnichestva stran ES i SNG [Experience innovative cooperation of the EU and the CIS]. In: Boyko, A. N., Vlas-kin, G. A., Lenchuk, E. B., Ovchinnikov, V. V., Zuckerman, V. A. *XII Mezhdunarodnaja nauchno-prakticheskaja konferencija "Problemy i perspektivy inovacionnogo razvitija jekonomiki"* [XII International scientific-practical conference "Problems and perspectives of innovation development of economy"], Alushta, Ukraine, 11—16 September 2006.
5. Borisov, K. G. 1988, *Mehanizm pravovogo regulirovanija processa internacionalizacii mnogostoronnih nauchno-tehnicheskikh svjazej v sovremennoj vseobshhej sisteme gosudarstv* [The mechanism of legal regulation of the internationalization process of multilateral scientific and technical relations in the modern system of universal], Moscow.
6. Valdaitsev, S. V. 1986, *Organizacionno-jekonomicheskie formy mezhdunarodnogo nauchno-tehnicheskogo sotrudnichestva* [Organizational and economic forms of international scientific and technical cooperation], JL, A. A. Zhdanov Leningrad State University.
7. Vasin, V. A., Mindeli, L. E. 2011, Prostranstvennye aspekty formirovanija i razvitija nacional'noj inovacionnoj sistemy [Spatial aspects of the formation and development of the national innovation system], *Innovacii* [Innovations], no. 11 (157), p. 24—34.
8. Voloshenko, K. Yu. 2012, The methodological bases of comparative evaluation of scientific and technological potential of Russia and the EU: regional and international aspects, *Balt. Reg.*, no. 4(14), p. 16-28. doi: 10.5922/2079-8555-2012-4-2.

9. *Vsemirnaja istorija ekonomicheskoj mysli* [World History of Economic Thought], 1997, Moscow, T. 6, p. 1, available at: <http://www.booksite.ru/fulltext/oie/mys/ly/15.htm> (accessed 12 April 2013).
10. Gumerov, L. A. 2005, *Mezhdunarodno-pravovoe regulirovanie nauchno-tehnicheskogo sotrudnichestva gosudarstv-uchastnikov SNG* [International legal regulation of scientific and technical cooperation of the CIS], Moscow, RAP.
11. Dezhina, I. G. 2010, Menjajushhiesja priority mezhhdunarodnogo nauchno-tehnologicheskogo sotrudnichestva Rossii [Changing priorities of international scientific and technological cooperation between Russia], *Ekonomicheskaja politika* [Economic policy], no. 5, p. 143—155, available at: www.iep.ru/files/text/policy/2010_5/dezhina.pdf (accessed 08 April 2013).
12. Ezhkov, V. V. 1990, *Mezhdunarodnoe nauchno-tehnicheskoe sotrudnichestvo SSSR* [International scientific and technological cooperation between the USSR], Moscow.
13. Zadumkin, K. A., Terebova, S. V. 2009, *Mezhdunarodnoe nauchno-tehnicheskoe sotrudnichestvo: sushhnost', sodержanie i formy* [International scientific and technological cooperation: the nature, content and form], *Problemy razvitija territorii* [Problems of development of the area], no. 1 (47), July — September 2009, p. 22—30.
14. Ivanter, V. V., Kuzyk, B. N. 2005, *Budushhee Rossii: inercionnoe razvitie ili innovacionnyj proryv?* [The future of Russia: the inertial development or breakthrough innovation?], Moscow, Economic Strategy Institute.
15. Kuzyk, B. N., Yakovets, Yu. B. 2004, *Rossija 2050 strategija innovacionnogo proryva* [Russia 2050 strategy is an innovative breakthrough], Moscow.
16. Kouchtch, S. P., Rafinejad, D., Afanasiev, A. A. 2002, Network Approach in Marketing: the Russian Experience, *Vestnik of Saint Petersburg University. Management Series*, no. 1, p. 81—107.
17. Valeev, R. M., Kurdyukov, G. I. (ans. ed.), 2010, *Mezhdunarodnoe pravo. Osobennaja chast'* [International law. The special part], Moscow, Statut.
18. Kolosov, Yu. M., Krivchikova, E. S. (ans. ed.), 2005, *Mezhdunarodnoe pravo* [International law], Moscow, Mezhdunarodnye otnoshenija.
19. Mezhevich N., Pribyshin T. 2012, Innovative economy in the Baltic Sea region, *Balt. Reg.*, no. 3, p. 44—54. doi: 10.5922/2079-8555-2012-3-4.
20. Mäkinen, H. 2012, The innovative process in the Baltic Sea region, *Balt. Reg.*, no. 3, p. 55—65. doi: 10.5922/2079-8555-2012-3-5.
21. Palmowski, T. 2004, Novaja Baltijskaja bipoljarnaja model' mezhregional'nogo sotrudnichestva [New Baltic bipolar model of inter-regional cooperation], *Vestnik Kaliningradskogo gosudarstvennogo universiteta*, no. 6. p. 66—75.
22. Powell, W. W., Smith-Doerr, L. 2003, Networks and Economic Life. In: *The Handbook of Economic Sociology*, Second Edition, edited by N. J. Smelser and R. Swedberg. Princeton, NJ, Russell Sage Foundation/Princeton University Press. Laurel Smith-Doerr and Walter W. Powell, p. 379—402.
23. Pletnev, K. I. 2006, *Mezhdunarodnoe nauchno-tehnicheskoe sotrudnichestvo* [The international scientific and technical cooperation], Moscow, RAGS.
24. Popov, N. I., Tretjak, O. A. 2008, Upravlenie setjami: novye napravlenija issledovanij [Network management: new directions for research], *Rossijskij zhurnal menedzhmenta* [Russian Management Journal], T. 6, Vol. 4, p. 75—82.
25. Popova, Yu. F. 2008, Razvitie setevyh form mezhfirменноj kooperacii v rossijskoj jekonomike [The development of network forms of inter-firm cooperation in the Russian economy], *Kreativnaja ekonomika* [Creativ Economy], no. 9 (21), p. 36—42.

26. Potekhin, I. P. 1994, *Mezhdunarodnoe nauchno-tehnicheskoe sotrudnichestvo: vidy, formy realizacii* [International scientific and technological cooperation: forms, forms of implementation], Izhevsk.
27. Sterlin, A., Ardishvili, A. 1991, Predprinimatel'skie seti — novaja forma organizacii mezhfirmennogo vzaimodejstvija [Business networks — a new form of organization of inter-firm cooperation], *Mirovaja ekonomika i mezhdunarodnye otnoshenija* [World Economy and International Relations], no. 4, p. 70—80.
28. Tretiak, O. A. Rummyantsev, M. N. 2003, Setevye formy mezhfirmennoj kooperacii: podhody k ob#jasneniju fenomena [Network forms of inter-firm cooperation: approaches to the explanation of the phenomenon], *Rossijskij zhurnal menedzhmenta* [Russian Management Journal], no. 1, p. 77—102
29. Fedorov, G. M. 2013, Innovations in the Baltic Sea Region and Network Cooperation between Russia and the EU, *Balt. Reg.*, no. 1, p. 4—18. doi: 10.5922/2079-8555-2013-1-1.
30. Sheresheva, M. Yu. 2010, *Formy setevogo vzaimodejstvija kompanij: kurs lekcij* [Forms of networking companies: a course of lectures], Moscow, Publishing house HSE.
31. Shugurov, M. V. 2010, Gosudarstvennaja politika Rossijskoj Federacii v sfere mezhdunarodnogo nauchno-tehnologicheskogo sotrudnichestva: konceptual'no — strategicheskie osnovanija [State Policy of the Russian Federation in the field of international scientific and technological cooperation: conceptual — strategic base], *Politika i obshhestvo* [Politics and Society], no. 9, p. 4—22.
32. Bradach, J. L., Eccles, R. G. 1989, Price, authority and trust: From ideal types to plural forms, *Annual Review of Sociology*, Vol. 15, p. 97—118.
33. Ford, D., Gadde, L.-E., Hakansson, H., Snehota, F. 2003, *Managing Business Relationships: A Network Perspective*, 2nd ed., Chichester, Wiley & Sons.
34. Forsgren, M., Johanson, J. 1992, Managing Internationalization in Business Networks. In: Forsgren, M. Johanson, J. (eds.) *Managing Networks in International Business*, Philadelphia, Gordon & Breach, p. 1—16.
35. Gadde, F.-E., Araujo, F. 2006, Business Recipes, Historical Narratives and the Discovery of Networks, *IMP Journal*, Vol. 1, no. 1.
36. Hagedoorn, J., van Kranenburg, H. 2003, Grown Patterns in R&D Partnerships: An Exploratory Statistical Study, *International Journal of Industrial Organization*, Vol. 21.
37. MacGregor, S. P., Carleton, T. (eds). 2012, *Sustaining Innovation. Collaboration Models for a Complex World*, New York, Springer.
38. Miles, R., Snow, C. 1986, Organizations: New Concepts for New Forms, *California Management Review*, no. 27, p. 62—73.
39. Osborn, R. N., Hagedoorn, J. 1997, The institutionalization and evolutionary dynamics of interorganizational alliances and networks, *Academy of Management Journal*, Vol. 40, no. 2, p. 617—638.
40. Powell, W. W. 1990, Neither market, nor hierarchy: Network forms of organization, *Research in Organizational Behavior*, Vol. 12, p. 295—336.

About the authors

Dr Oleg Bolychev, Research Supervisor, Laboratory for Network Studies, Centre for Socioeconomic Studies, Immanuel Kant Baltic Federal University, Russia.
E-mail: obolychev@vester.ru

Dr Kseniya Voloshenko, Director of the “Socioeconomic and Innovative Development of the Region” research and education centre, Immanuel Kant Baltic Federal University.
E-mail: KVoloshenko@kantiana.ru

**ПРОСТРАНСТВЕННОЕ
ИЗУЧЕНИЕ
СЕТЕВОГО
ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ
В РЕГИОНЕ
ВИСЛИНСКОГО ЗАЛИВА
С ИСПОЛЬЗОВАНИЕМ
ГЕОИНФОРМАЦИОННЫХ
СИСТЕМ**

В. А. Гриценко *
И. С. Гуменюк *
Н. С. Белов *



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

Поступила в редакцию 05.09.2013 г.

doi: 10.5922/2074-9848-2013-4-3

© Гриценко В. А., Гуменюк И. С., Белов Н. С., 2013

Под влиянием глобальных процессов в России все активнее формируется сетевое сотрудничество — эффективный способ развития комплексного потенциала территорий. В силу уникального геополитического положения Калининградской области этот процесс происходит как на региональном, так и международном уровне. Для изучения сетевого сотрудничества недостаточно использовать традиционные для общественных наук методы и инструменты исследования, что связано с высокой динамичностью сетевого сотрудничества, а также вовлеченностью в него большого числа самостоятельных субъектов. Одним из инструментов исследования сетевого сотрудничества, на наш взгляд, можно назвать региональные комплексные ГИС, которые успешно практикуются в смежных отраслях науки, таких как экология, климатология, геология, георбанистика, для анализа пространственных объектов и явлений. Такая система функционирует и в БФУ им. И. Канта, что позволяет применять ее для изучения сетевого взаимодействия в рамках формирующихся трансграничных регионов с участием муниципальных образований Калининградской области. Ключевая цель, преследуемая авторами данной статьи, — обосновать необходимость изучения нарождающегося сетевого взаимодействия, применяя как традиционные, так и современные (с использованием ГИС) методы, на примере трансграничного региона Вислинской лагуны. Поиск путей и направлений развития региона Вислинской лагуны требует формирования региональной общегеографической геоинформационной системы как составляющей информационно-коммуникативной структуры региона. Практическая значимость работы — обоснование использования современных ГИС в качестве инструмента развития территории и для принятия эффективных управленческих решений на различных уровнях.

Ключевые слова: сетевое сотрудничество, трансграничный регион, Вислинский (Калининградский) залив, геоинформационная система

Введение

Современная система государственного управления Российской Федерации в последние годы претерпевает изменения, которые становятся объективной реакцией на усиление мировых процессов глобализации и сопутствующей ей регионализации. Эти изменения обусловлены с постепенным перераспределением функций по стратегическому и оперативному управлению на региональный и муниципальный уровень [1]. Сегодня экономические и финансовые ресурсы местного самоуправления, как правило, недостаточны, но возможности для эффективного управления территориями постепенно возрастают. В рамках данных тенденций меняется и структура системного управления территориями: на смену вертикальным связям (связям субординации) приходят горизонтальные (равнонаправленные), что позволяет говорить о формировании сетевого взаимодействия между хозяйствующими субъектами территории [2]. Сетевое сотрудничество — эффективная форма взаимодействия, так как в основе ее лежит принцип кооперации, то есть взаимовыгода для всех субъектов [3]. Формирование разветвленных разноразноуровневых сетей является очень мощным и эффективным инструментом развития территории, позволяя в какой-то мере нивелировать свойственные ей природные или социально-экономические недостатки и одновременно с этим усиливать имеющиеся преимущества. Эффективное сетевое взаимодействие между хозяйствующими субъектами способствует прогрессивному изменению пространственной структуры частей народного хозяйства для создания оптимальной среды жизни населения.

Для Калининградской области с ее особым географическим положением, а также достаточно скромным набором природных и социально-экономических ресурсов развитие сетевого взаимодействия может стать эффективным инструментом территориально развития. При этом необходимо подчеркнуть, что сетевое взаимодействие осуществляется как на региональном уровне (между хозяйствующими субъектами региона), так и на международном (сетевое взаимодействие с регионами приграничных государств Европейского союза).

В рамках международного проекта «Возможности и преимущества совместного использования Вислинского залива», финансируемого Европейским инструментом соседства и партнерства в рамках программы приграничного сотрудничества «Литва — Польша — Россия» на 2007—2013 гг., как раз изучаются и разрабатываются способы формирования эффективного трансграничного сетевого сотрудничества, основу которого должна составить новая стратегия использования акватории Вислинского (Калининградского) залива и прибрежных территорий.

Почему именно Вислинский залив выбран в качестве предмета исследования?

Вислинский (Калининградский) залив (или лагуна) — один из двух трансграничных внутренних водных объектов российской части Юго-Восточной Балтики. Часть залива принадлежит Республике Польша, а часть — Российской Федерации. В акватории Вислинского залива и на прилегающей территории ведется разнообразная хозяйственная деятельность, причем польская сторона залива используется намного интенсивнее, чем российская. Прибрежная территория РФ исторически четко и устойчиво управляется не только на уровне федеральной власти, но и на местном уровне. Однако за последний год, на наш взгляд, произошло два важных события, позволивших рассматривать Вислинский залив как поле для формирования потенциально мощного сетевого приграничного взаимодействия.

Первое из них — принятие в мае 2012 г. Правил плавания по внутренним водным путям Российской Федерации спортивных парусных судов и прогулочных судов под флагами иностранных государств [4]. Данное обстоятельство, безусловно, значительно расширило перспективы хозяйственного использования водных ресурсов Куршского и Калининградского заливов в интересах региона.

Второе — включение в число приоритетных направлений развития Калининградской области туристической компоненты [5]. С учетом географического положения территории одним из наиболее перспективных видов туризма назван водный туризм. Калининградский регион обладает густой сетью водных путей, имеются выходы к Балтийскому морю и двум заливам; существует потенциал развития круизного туризма, путешествий по внутренним водным путям. Через территорию Калининградской области проходит международный водный маршрут E-70, берущий начало в городе Роттердаме (Голландия) [6]. Динамичному развитию данного вида туризма в нашем регионе препятствуют отсутствие необходимой инфраструктуры и ряд барьеров административного характера, преодолеть которые позволит развитие сетевого взаимодействия, а также подключение к нему частных инвесторов и различных структур управления. Именно Вислинский залив может и должен стать полигоном для отработки механизмов эффективного сетевого сотрудничества между муниципальными образованиями и хозяйствующими субъектами России и Польши, заинтересованными в развитии этой территории [7].

Естественной реакцией на все вышеперечисленные обстоятельства стал поиск путей активизации комплексного развития Вислинской лагуны и близлежащих муниципальных образований в интересах устойчивого развития Калининградской области и приграничных районов Польши. Итогом этого поиска стал проект «Возможности и пре-



имущества совместного использования Вислинского залива» (*Opportunities and Benefits of Joint Use of the Vistula Lagoon*) (<http://vilaproject.eu>) [8], получивший поддержку Евросоюза и позволяющий в 2012—2014 гг. выполнить запланированные исследования.

Определение социально-экономических границ региона Вислинского залива

С точки зрения социально-экономической географии под Вислинским (Калининградским) заливом понимается не только его акватория, но и некоторая часть прибрежных территорий, получающих прямой экономический эффект от хозяйственного использования залива. Но как очертить эту прибрежную территорию Вислинского залива? Один из ведущих отечественных специалистов в области изучения приморских территорий Г. Г. Гогоберидзе утверждает, что «приморская территория может рассматриваться и изучаться на различных иерархических пространственных уровнях» [9], и выделяет четыре таких уровня:

- глобальный пространственный;
- региональный пространственный;
- районный пространственный;
- локальный пространственный.

Исходя из физико-географических характеристик Вислинского залива (небольшая площадь и относительно небольшие глубины), а также особенностей Калининградской области, в качестве приоритетного для исследования был выбран локальный пространственный уровень: приморской территорией считаются приморские территориальные узлы, которые представляют собой приморские локальные муниципальные образования низшего пространственного управленческого уровня (для Российской Федерации — муниципальные образования поселений). Подразумевается, что подобные приморские территории могут быть узловыми в развитии и функционировании мирохозяйственного комплекса приморского района и приморского региона [9].

Таким образом, социально-экономические границы Вислинского залива (его российской части) охватывают муниципальные образования поселений Калининградской области, имеющих непосредственный выход к его акватории. Кроме того, на наш взгляд, целесообразно отнести к району Вислинского залива Переславское сельское поселение Зеленоградского муниципального района — муниципалитет, которой не имеет прямого выхода к заливу, но ощущает его экономическое влияние и активно участвует в нарастающем сетевом взаимодействии.

В итоге под социально-экономическим регионом Вислинского залива (его российской части) на локальном пространственном уровне стоит понимать территорию 10 муниципальных образований Калининградской области (рис. 1).

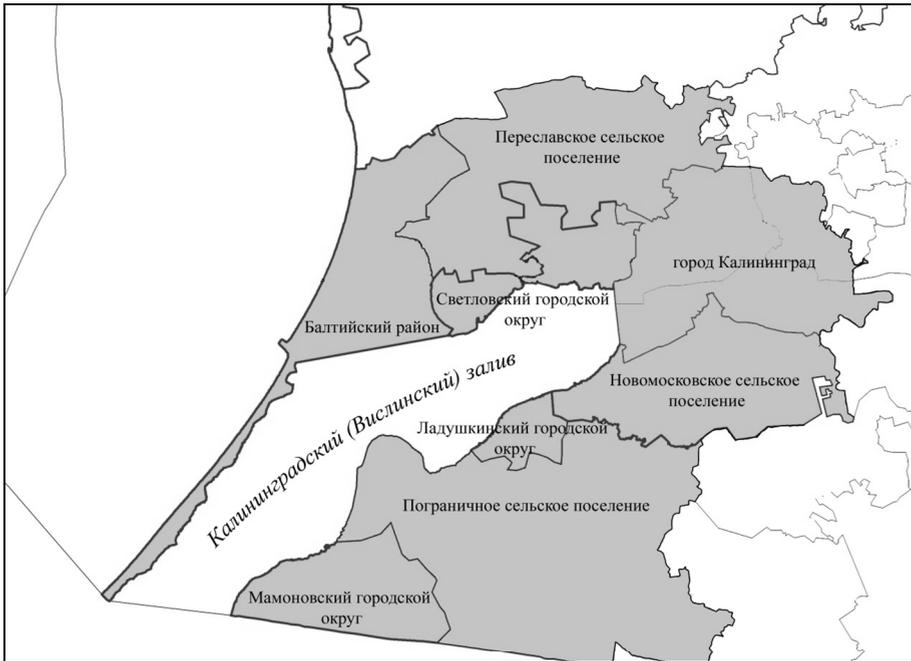


Рис. 1. Границы социально-экономического региона Вислинского залива

Источник: составлено авторским коллективом.

Геоинформационная система как инструмент изучения сетевое сотрудничество в социально-экономическом регионе Вислинского залива

Хорошо известно, что география как наука о нашем мире описывает все многообразие природных и антропогенных объектов и процессов на Земле. Она дает человечеству знание о происходящем, позволяет отслеживать изменения, прогнозировать то, что может произойти, систематизировать информацию для комплексного территориального планирования и принятия решений. География помогает понимать различные пространственные явления и взаимосвязи между ними, что дает возможность воссоздать общую картину состояния территории и взаимоотношений между ее компонентами, кумулятивное влияние которых приводит к эволюции отдельных регионов и планеты в целом [10].

Современные геоинформационные системы (ГИС) представляют собой компьютерные технологии для организации и оперирования пространственными данными, моделирования географических процессов, визуализации данных, моделей и процессов, наборы специализированных инструментов обработки и анализа геоданных [11]. Современный географический подход подразумевает использование принципов гео-



графической науки на основе ГИС для понимания нашего мира и применения географического знания при решении имеющихся проблем человеческой деятельности [12].

Ключевой метод географического подхода заключается в интегрировании многих факторов и их представлении на карте, в их комплексном анализе и интерпретации за счет картографического наложения друг на друга отдельных слоев данных, сгруппированных по тематическому признаку. Примером может служить карта, показывающая относительную пригодность ландшафта для размещения нового объекта или выбора конкретного типа землепользования, когда требуется учесть многие особенности данной территории.

Усовершенствование процесса принятия решений чаще всего связано с принятием лучших решений при размещении объектов. Типичные примеры здесь — поиск подходящей недвижимости, выбор маршрутов/коридоров транспортных магистралей, планирование и зонирование территории, охрана природы, разведка и добыча природных ресурсов и т. д. Люди, в том числе руководители, начинают осознавать, что принятие корректных, обоснованных решений о подходящем местоположении того или иного объекта становится залогом успешной деятельности.

Сегодня ГИС активно используются в экологии [13], геологии [14], климатологии [15], геоурбанистике [16; 17], при изучении транспортных систем [18—20]. Современные геоинформационные системы могут выступать не только как инструмент анализа формирующихся или существующих пространственных сетей, но и как механизм развития сетевого сотрудничества в регионе. Благодаря возможностям комплексного пространственного анализа территории, которые предоставляют современные ГИС, принимается оптимальное решение о развитии территории с учетом соблюдения баланса интересов всех хозяйствующих субъектов, функционирующих в ее границах.

В Балтийском федеральном университете им. И. Канта на протяжении последних нескольких лет успешно функционирует региональная общегеографическая геоинформационная система передового уровня, получившая название «Калининградская область». Данная ГИС развернута на основе программного пакета Arc View 9.3 с обычным набором дополнительных модулей (ArcCatalog, ArcMap, ArcToolBox, Spatial Analyst), обеспечивающих конвертацию, проецирование, геообработку данных, оверлейный анализ, организацию многолистных карт и т. п. Подобные системы активно формируются во многих регионах России [21; 22], что говорит об их потенциале в качестве инструмента в принятии стратегических решений. Возможности созданной в БФУ им. И. Канта ГИС были продемонстрированы при работе по первичному моделированию антропогенной нагрузки на речные бассейны Калининградской области и расчету коэффициента техногенной опасности на ее территории [23].

Сейчас именно с использованием данной геоинформационной системы происходит комплексный анализ формирующегося сетевого взаи-

модействия в границах социально-экономического региона Вислинского залива. На рисунке 2 представлена пространственная схема существующего сетевого взаимодействия между российскими хозяйствующими субъектами социально-экономического региона Вислинского залива, созданная на основе учета их инфраструктурных и хозяйственных связей.

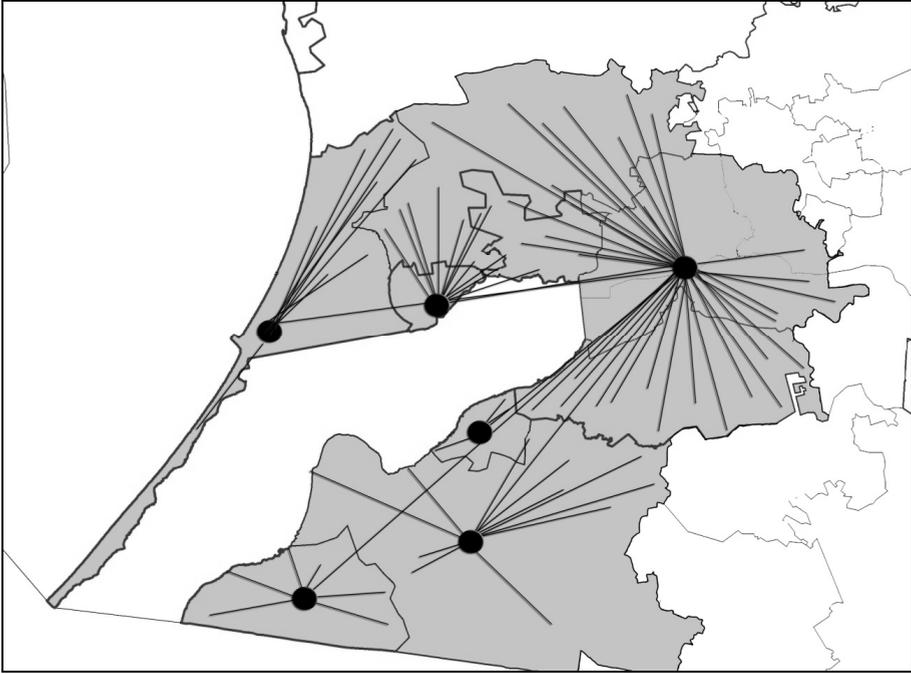


Рис. 2. Схема сетевого взаимодействия в границах социально-экономического региона Вислинского залива (российской части), выполненная с использованием ГИС «Калининградская область»

Источник: составлено авторским коллективом.

В рамках продолжающегося исследования планируется построить модель сетевого взаимодействия в трансграничном регионе Вислинского залива, что позволит, с одной стороны, оценить интенсивность уже сформированных связей, а с другой — разработать стратегию по усилению здесь сетевого взаимодействия.

Заключение

Калининградская область — один из немногих регионов России, где активно формируется (и одновременно с этим изучается) достаточно новая для нашего государства форма организации экономической и со-



циокультурной деятельности — сетевая форма сотрудничества. Уникальность нашего региона заключается и в том, что наряду с внутрорегиональным сетевым сотрудничеством активно формируется и международное сетевое взаимодействие, в которое вовлечены хозяйствующие субъекты области и соседних районов Литвы и Польши. Для определения таких форм сотрудничества недостаточно использовать традиционные для общественных наук методы и инструменты исследования, что обусловлено высокой динамичностью сетевого сотрудничества, а также вовлеченностью в него широкого круга самостоятельных субъектов. Одним из эффективных инструментов исследования сетевого сотрудничества, на наш взгляд, могут стать региональные комплексные геоинформационные системы. Так, успешно функционирующая в БФУ им. И. Канта ГИС позволяет глубже изучать сетевое взаимодействие в формирующемся трансграничном регионе Вислинской лагуны.

В рамках международного проекта «Возможности и преимущества совместного использования Вислинского залива» поиск новых возможных стратегий развития региона Вислинской лагуны показал безусловную необходимость развития региональной комплексной геоинформационной системы как одной из компонент информационно-коммуникативной среды, способной облегчить процесс принятия управленческих решений, в том числе для взаимодействующих хозяйственных субъектов при решении основной задачи — обеспечение устойчивого развития социально-экономического пространства Вислинской лагуны.

Статья подготовлена в рамках проекта «Возможности и преимущества совместного использования Вислинского залива», финансируемого Европейским инструментом соседства и партнерства в рамках программы приграничного сотрудничества «Литва — Польша — Россия» на 2007—2013 гг.

Список литературы

1. *Клисторин В.И.* Российский федерализм: региональная политика, направленная на поддержку муниципальных образований // Регион: экономика и социология. 2009. №3. С. 41—54.
2. *Регион сотрудничества* / под науч. ред. Г.М. Федорова. Калининград, 2012. Вып. 1 (56) : Исследования процессов сетевого сотрудничества в Балтийском регионе.
3. *Иниаков О.В., Фролов Д.П.* Институциональность пространства в концепции пространственной экономики // Пространственная экономика. 2007. №1. С. 5—21.
4. *Правила плавания по внутренним водным путям Российской Федерации спортивных парусных судов и прогулочных судов под флагами иностранных государств* : постановление Правительства Российской Федерации от 12 мая 2012 г. // Российская газета. URL: <http://www.rg.ru/2012/05/18/suda-dok.html> (дата обращения: 25.08.2013).
5. *Развитие туризма в Калининградской области* — одно из приоритетных направлений // Министерство по туризму Калининградской области : [сайт]. URL: http://tourism.gov39.ru/news/?ELEMENT_ID=2344 (дата обращения: 10.09.2013).

6. *Международный водный путь Е-70: из Роттердама в Клайпеду* // Кёнигсбергер Альгемайне : российско-германская газета. URL: <http://www.ka.baltart.ru/index.php/ru/turizm/98--70-> (дата обращения: 28.08.2013).
7. *Домнина А.Ю., Жураховская П.М., Гриценко В.А.* Вислинская лагуна как объект стратегии КУПЗ региона // XI Общероссийский форум «Стратегическое планирование в регионах и городах России», Санкт-Петербург, 2012. URL: http://datis.pro/upload/838/domnina_zhurahovskaya_gritsenko.pdf (дата обращения: 30.08.2013).
8. *Возможности и преимущества совместного использования Вислинского залива.* URL: <http://vilaproject.eu> (дата обращения: 12.09.2013).
9. *Гогоберидзе Г.Г., Мамаев М.А.* Морские портово-промышленные комплексы как ключевые элементы субъектов приморских территориальных узлов // Проблемы современной экономики. 2011. №4. URL: <http://cyberleninka.ru/article/n/morskie-portovo-promyshlennye-kompleksy-kak-klyuchevye-ekonomicheskie-subekty-primorskih-territorialnyh-uzlov> (дата обращения: 13.09.2013).
10. *Данджермонд Д.* Географическое знание: наша новая инфраструктура // ARCReview. 2011. №3 (58). С. 1—2.
11. *Лебедев В.В.* Геоинформационное пространство России // Вестник РАН. 2005. №3. С. 195—204.
12. *Гохман В.* ГИС и картография // ARCReview. 2009. №1 (48). С. 1—3.
13. *Арефьев Н.В., Баденко В.Л., Осипов Г.К.* Оценка природно-ресурсного потенциала территории с использованием ГИС-технологий // Региональная экология. 1998. №1. С. 17—23.
14. *Ворошин С.В., Зинкевич А.С., Тюкова Е.Э.* Региональные геоинформационные системы для геологических исследований: опыт создания и анализа // Тихоокеанская геология. 2006. Т. 25, №5. С. 22—38.
15. *Шегельман И.Р., Щёголева Л.В., Лукашевич В.М.* Применение ГИС-технологий в изучении климатических и почвенно-грунтовых условий Республики Карелия // Вестник Северного (Арктического) федерального университета. Сер. Естественные науки. 2007. №1. С. 22—27.
16. *Арефьев Н.В., Федоров М.П., Баденко В.Л., Осипов Г.К.* Методика экологического мониторинга городских территорий с применением ГИС-технологий // Научно-технические ведомости СПбГПУ. 1997. №1—2. С. 115—117.
17. *Глебова Н.* ГИС для управления городами и территориями // ARCReview. 2006. №3 (38). С. 1—2.
18. *Сёмина И.А., Фоломейкина Л.Н.* Пространственный анализ в региональном исследовании транспорта с использованием ГИС-технологий // Географический вестник. 2009. №2. С. 58—67.
19. *Маркелов В.М.* ГИС как системы управления транспортом // Известия высших учебных заведений. Геодезия и аэрофотосъемка. 2013. №2. С. 85—87.
20. *Розенберг И.Н.* Геоинформационные системы на железнодорожном транспорте // Науки о Земле. 2012. №4. С. 86—90.
21. *Варшавина Т.П., Плисенко О.А.* Интегрированная ГИС региона (на примере Республики Адыгея). М., 2011.
22. *Блинкова О.* У Москвы появится единое геоинформационное пространство // PC WEEK/RE. 2009. №22. С. 21.
23. *Белов Н.С.* Оценка геоэкологической ситуации в речных бассейнах Калининградской области с применением ГИС-технологий : дис. ... канд. геогр. наук. Калининград, 2010.



Об авторах

Владимир Алексеевич Гриценко, доктор физико-математических наук, профессор кафедры географии океана, Балтийский федеральный университет им. И. Канта, Россия.

E-mail: VGritsenko@kantiana.ru

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

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

E-mail: belovns@gmail.com



A SPATIAL STUDY OF NETWORKING IN THE VISTULA LAGOON REGION USING GEOINFORMATION SYSTEMS

V. Gritsenko*

I. Gumenyuk*

N. Belov*

* *Immanuel Kant Baltic Federal University
14, A. Nevski Str., Kaliningrad, 236041, Russia*

Received on September 5, 2013

Network cooperation — the most efficient form of unlocking the economic and natural potential of territories — is rapidly developing in Russia under the influence of global processes. Due to its unique geopolitical position, the Kaliningrad region is one of the regions where such networks develop at both the regional and international levels. When studying such forms of cooperation, the traditional methods of social sciences as research tools are not sufficient, which is explained by the dynamic nature of network cooperation as well as the fact that it involves a significant number of independent agents. We believe that one of the important tools of research on network cooperation is regional integral geoinformation systems (GIS). Modern GIS are successfully used in related fields, such as environmental and climate studies, geology, urban studies, and serve as rather efficient tools of analysing spatial objects and phenomena. One of such systems has been developed and is successfully functioning at the Immanuel Kant Baltic Federal University, which makes

it possible to use it in studying network cooperation in the framework of cross-border development with the involvement of Kaliningrad municipalities. The key objective set by the authors of the article is to justify the need for studying the emerging network cooperation with the help of both traditional methods of geography and modern GIS; a specific case is made of the cross-border Vistula lagoon region — the one that brings together Russian and Polish municipalities. The authors provide with the background for the search of possible development strategies in the region, and note that the creation of a regional GIS structure can become a necessary component of the region's information and communication structure; this conclusion can be considered the key result of the research conducted. The practical significance of the article lies in justifying the use of modern geoinformation systems as a tool of territory development as well as for the purpose of making efficient managerial decisions at different levels.

Key words: network cooperation, cross-border region, Vistula Lagoon, geoinformation system

References

1. Klistorin, V. I. 2009, Rossijskij federalizm: regional'naja politika napravlenaja na podderzhku municipal'nyh obrazovanij [Russian Federalism: regional policy aimed at supporting municipalities], *Region: ekonomika i sociologija* [Region: Economics and Sociology], no. 3, p. 41—54.
2. Fedorov, G. M. (scient. ed.), 2012, [Research networking processes in the Baltic region], *Region sotrudnichestva*, no. 1 (56) : Issledovanija processov setevogo sotrudnichestva v Baltijskom regione, p. 5.
3. Inshakov, O. V., Frolov, D. P. 2007, Institucional'nost' prostranstva v koncepcii prostranstvennoj jekonomiki [Institutional space in the concept of spatial economics], *Prostranstvennaja ekonomika* [Spatial economics], no. 1, p. 5—21.
4. Pravila plavanija po vnutrennim vodnym putjam Rossijskoj Federacii sportivnyh parusnyh sudov i progulochnykh sudov pod flagami inostrannyh gosudarstv [Code for Inland Waterways Russian sport sailing vessels and pleasure vessels under foreign flags], Postanovlenie Pravitel'stva Rossijskoj Federacii ot 12 maja 2012 g. [Resolution of the Government of the Russian Federation dated May 12, 2012], 2012, Rossijskaja gazeta [The Russian newspaper], available at: <http://www.rg.ru/2012/05/18/suda-dok.html> (accessed 25 August 2013).
5. Razvitie turizma v Kaliningradskoj oblasti — odno iz prioritetnyh napravlenij [Tourism development in the Kaliningrad region — one of the priorities], *The Ministry of Tourism of the Kaliningrad region*, available at: http://tourism.gov39.ru/news/?ELEMENT_ID=2344 (accessed 10 September 2013).
6. Internationale wasserstrasse „E-70“: von Rotterdam nach Klaipeda, *Koenigsberger Allgemeine*, available at: <http://www.ka.baltart.ru/index.php/de/turizm/98--70-> (accessed 28 August 2013).
7. Domnina, A. Yu., Zhurakhovskaya, P. M., Gritsenko, V. A. 2012, Vislinskaja laguna kak obekt strategii KUPZ regiona [Vistula Lagoon as the object of an ICZM strategy in the region], In: *XI Obsšherossijskij forum «Strategičeskoe planirovanie v regionah i gorodah Rossii»* [XI All-Russian Forum "Strategic Planning in Regions and Cities of Russia"], Saint Petersburg, Russia, 2012, available at: http://datis.pro/upload/838/domnina_zhuraxovskaya_gritsenko.pdf (accessed 10 September 2013).



8. *Opportunities and Benefits of Joint Use of the Vistula Lagoon*, available at: <http://vilaproject.eu> (accessed 12 September 2013).

9. Gogoberidze, G. G., Mamaeva, M. A. 2011, Morskie portovo-promyshlennye komplekсы kak ključevye elementy subektov primorskih territorial'nyh uzlov [Marine port industrial complexes as key economic subjects of the seaside territorial junctures], *Problemy sovremennoj ekonomiki* [Problems of Modern Economics], no. 4, p. 291—294, available at: <http://cyberleninka.ru/article/n/morskie-portovo-promyshlennye-komplekсы-kak-ključevye-ekonomicheskie-subekty-primorskih-territorialnyh-uzlov> (accessed 12 September 2013).

10. Dangermond, D. 2011, Geograficheskoe znanie: nasha novaja infrastruktura [Geographical knowledge: our new infrastructure], *ArcReview*, no. 3 (58), p. 1—2.

11. Lebedev, V. V. 2005, Geoinformacionnoe prostranstvo Rossii [GIS Russian space], *Vestnik Rossijskoj Akademii nauk* [Herald of the Russian Academy of Sciences], no. 3, p. 1985—204.

12. Hochman, V. 2009, GIS i kartografija [GIS and mapping], *ArcReview*, no. 1 (48), p. 1—3.

13. Arefiev, N. V., Badenko, V. L., Osipov, G. K. 1998, Ocenka prirodno-rekursnogo potenciala territorii s ispol'zovaniem GIS-tehnologij [Assessment of the natural resource potential of the area using GIS tehnologiya], *Regional'naja ekologija* [Regional ecology], no. 1, p. 17—23.

14. Voroshin, S. V., Zinkevich, A. S., Tyukova, E. E. 2006, Regional'nye geoinformacionnye sistemy dlja geologicheskikh issledovanij: opyt sozdaniya i analiza [Regional GIS for geological research: the experience of creating and analyzing], *Tikhookeanskaya Geologija* [Russian Journal of Pacific Geology], Vol. 25, no. 5, p. 22—38.

15. Shegelman, I. R., Schegoleva, L. V., Lukashevich, V. M. 2007, Primenenie GIS-tehnologij v izuchenii klimaticheskikh i pochvenno-gruntovykh uslovij Respubliki Karelija [Application of GIS technology in the study of climatic and soil conditions of the Republic of Karelia], *Vestnik Severnogo (Arkticheskogo) federal'nogo universiteta, Serija «Estestvennye nauki»* [Vestnik of Northern (Arctic) Federal University, Natural Sciences], no. 1, p. 22—27.

16. Arefiev, N. V., Fedorov, M. P., Badenko, V. L., Osipov, G. K. 1997, Metodika jekologicheskogo monitoringa gorodskih territorij s primeneniem GIS-tehnologij [Methodology for environmental monitoring of urban areas using GIS technology], *Nauchno-tehnicheskie vedomosti SPbGPU* [Scientific and technical sheets STU], no. 1—2, p. 115—117.

17. Glebova, N. 2006, GIS dlja upravlenija gorodami i territorijami [GIS for the management of cities and territories], *ArcReview*, no. 3 (38), p. 1—2.

18. Semina, I. A., Folomeykina, L. N. 2009, Prostranstvennyj analiz v regional'nom issledovanii transporta s ispol'zovaniem GIS-tehnologij [Spatial analysis in a regional transportation study using GIS technology], *Geograficheskij vestnik* [Geographical Bulletin], no. 2, p. 58—67.

19. Markelov, V. M. 2013, GIS kak sistemy upravlenija transportom [GIS as a transport management system], *Izvestija vysshih uchebnykh zavedenij. Geodezija i ajerofotosemka* [Proceedings of the higher education institutions. Surveying and aerial photography], no. 2, p. 85—87.

20. Rosenberg, I. N. 2012, Geoinformacionnye sistemy na zheleznodorozhnom transporte [Geographic information systems in rail transport], *Nauki o Zemle* [Geo Science], no. 4, p. 86—90.



21. Varshavina, T. P., Plisenko, O. A. 2011, *Integrirovannaja GIS regiona (na primere Respubliki Adygeja)* [Integrated GIS region (Republic Adygea)], Moscow, Izdatel'stvo Kamerton.

22. Blinkova, O. U. 2009, Moskvy pojavitsja edinoe geoinformacionnoe prostranstvo [Moscow will be a single geo-information space], *PC WEEK/RE*, no. 22, p. 21.

23. Belov, N. S. 2010, *Ocenka geojekologicheskoj situacii v rechnyh bassejnah Kaliningradskoj oblasti s primeneniem GIS-tehnologij* [Geo-ecological assessment of the situation in the river basins of the Kaliningrad region using GIS technology], Thesis for the candidate of geographical sciences, Kaliningrad, Immanuel Kant State University of Russia, 183 p.

About the authors

Prof. Vladimir Gritsenko, Department of Ocean Geography, Immanuel Kant Baltic Federal University, Russia.

E-mail: VGritsenko@kantiana.ru

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

E-mail: IGumeniuk@kantiana.ru

Dr Nikolai Belov, Associate Professor, Department of Geography, Nature Management, and Spatial Development, Immanuel Kant Baltic Federal University, Russia.

E-mail: belovns@gmail.com

УДК 327.470+571/.7/.474

РОССИЯ И ЕВРОПЕЙСКИЙ СОЮЗ В БАЛТИЙСКОМ РЕГИОНЕ: ТЕРНИСТЫЙ ПУТЬ К ПАРТНЕРСТВУ

А. А. Сергунин*



Рассматривается политика Москвы и Брюсселя на Балтике с момента выдвижения Европейским союзом его стратегии в регионе Балтийского моря в июне 2009 г.

Для повышения эффективности российской политики в Балтийском регионе Москве необходимо не только развивать двусторонние отношения со странами, входящими в него, но и наладить диалог с ключевым «игроком» — Евросоюзом.

По результатам исследования дана характеристика российских национальных интересов в регионе в экономической, военно-политической и гуманитарных областях. Описаны структура, содержание и основные направления реализации балтийской стратегии ЕС в 2009—2013 гг., а также прослежена ее эволюция от почти полного игнорирования российских интересов в регионе до попыток налаживания сотрудничества в сферах, представляющих общий интерес для Брюсселя и Москвы (энергетика, транспортная инфраструктура, экология, наука, образование и культура). Дана оценка итогов российского председательства в Совете государств Балтийского моря (2012—2013 гг.). Отмечается, что России, несмотря на привлекательную программу председательства и отдельные достижения в ходе ее реализации, все же не удалось повлиять на формирование региональной «повестки дня» и использовать СГБМ как эффективную платформу для координации своей балтийской стратегии с аналогичной стратегией ЕС. Проанализированы причины нынешней «пробуксовки» российско-европейского диалога по балтийской проблематике. Выдвинуты предложения по активизации российско-европейского сотрудничества в Балтийском регионе.

* Санкт-Петербургский государственный университет. 199034, Россия, Санкт-Петербург, Университетская набережная, 7—9.

Поступила в редакцию 16.09.2013 г.

doi: 10.5922/2074-9848-2013-4-4

© Сергунин А. А., 2013

Ключевые слова: Балтийский регион, Россия, Европейский союз, Стратегия ЕС в регионе Балтийского моря

Введение

Характерной чертой нынешних отношений между Россией и ЕС в регионе Балтийского моря (РБМ) стала их ярко выраженная асимметрия. После того как в 2004 г. к ЕС присоединились Польша и три прибалтийских государства, Россия осталась единственной страной региона, не принадлежащей к этой организации. До недавних пор Брюссель, опираясь на свой внушительный экономический потенциал и ресурсы «мягкой силы» (морально-политическое и культурное влияние)¹, строил свою стратегию в РБМ так, как если бы Балтика была «внутренним морем» Евросоюза. Интересы России в регионе учитывались чисто символически, а иногда просто игнорировались. В документах ЕС лишь содержались ритуальные упоминания о необходимости сотрудничества с Россией в РБМ, но реального взаимодействия между Москвой и Брюсселем на Балтике не получалось. Вместе с тем, как это ни парадоксально, двусторонние отношения между Россией и странами региона, а также на уровне субнациональных и негосударственных акторов развивались достаточно динамично.

В связи с этим представляется уместным:

- во-первых, дать краткую характеристику национальных интересов России на Балтике;
- во-вторых, рассмотреть содержание, основные направления, а также эволюцию стратегического курса ЕС в РБМ в последние годы;
- в-третьих, проанализировать отношение России к политике ЕС на Балтике и попытки Москвы сформировать собственную региональную «повестку дня»;
- в-четвертых, оценить, есть ли у обеих сторон потенциал для налаживания настоящего (а не имитационного) сотрудничества в РБМ, и подумать, какие конкретные шаги можно было бы сделать для перехода к подлинному партнерству между Москвой и Брюсселем.

Национальные интересы России в РБМ

При характеристике этих интересов необходимо иметь в виду прежде всего те радикальные изменения в самой их основе, которые произошли в период после окончания холодной войны. Налицо смещение фокуса российской политики на Балтике с вопросов «жесткой» (военной) безопасности в сторону проблематики «мягкой» (невоенной) безопасности, а также «нормального» (не относящегося к сфере безопасности) сотрудничества в области экономики, экологии, туризма, культуры, образования и пр.

Из региона блокового противостояния, которым он был в годы холодной войны (и по инерции оставался местом «межцивилизационного

¹ О том, как, например, Германия применяет стратегию «мягкой силы» в РБМ см.: [1; 2].

разлома» в 1990-е гг.), РБМ превратился если и не в образцовый «регион сотрудничества» (на что надеялись и российская, и западная стороны в период их «романтических отношений»), то в зону весьма оживленных и разнообразных контактов на государственных и негосударственных уровнях. Некоторые отечественные и зарубежные ученые даже предпочитают называть его «экспериментальной площадкой», «лабораторией европейской интеграции», чтобы подчеркнуть уникальный и вместе с тем инновационный характер современной Балтики [10; 11; 13].

Конечно, нельзя сказать, что РБМ относится к числу наиболее важных геополитических приоритетов Москвы. Есть регионы, которые (по разным причинам) привлекают гораздо большее внимание российской дипломатии. Однако существует ряд факторов, систематически «работающих» на повышение значимости РБМ для российских национальных интересов.

Во-первых, это единственное (кроме Карелии и Мурманской области) место, где проходит наиболее протяженная граница между Россией и ЕС и через которое пролегают наиболее оживленные маршруты передвижения людей, товаров и услуг между ними. Со времен Петра Великого Балтика для России традиционно является «окном в Европу», и, несмотря на все геополитические катаклизмы последнего времени, она по-прежнему сохраняет эту роль.

Во-вторых, росту значения РБМ в глазах Москвы способствует тот факт, что с завершением двух масштабных проектов — строительства Балтийской трубопроводной системы и Североевропейского газопровода — регион превратился в один из основных маршрутов поставок энергоресурсов из России в Европу. По этой причине Москва придает ему ключевое значение в развивающемся энергодиалоге между Россией и ЕС. Ни существующие, ни создаваемые другие энергокоридоры между Россией и Европой не смогут подорвать стратегическую значимость РБМ в обозримом будущем.

В-третьих, «калининградская проблема» продолжает привлекать к себе неослабное внимание со стороны Москвы. Причем следует отметить наличие как реальных проблем, связанных с эксклавым статусом Калининградской области (КО) (обеспечение декларируемых самим ЕС «четырёх свобод» — свободы передвижения людей, товаров, услуг и капиталов), так и больших возможностей, предоставляемых «включенностью» самого западного субъекта РФ в процессы европейской интеграции. Обе стороны — российская и европейская — рассматривают КО как «пилотный регион» (хотя и по-разному интерпретируют это понятие) и идут на довольно смелые эксперименты в области торгово-экономической и визовой политики.

В-четвертых, несмотря на то, что проблема прав русскоязычных общин в странах Балтии уже не так актуальна для Москвы и не служит серьезным камнем преткновения в ее отношениях с этими государствами, она все-таки не сошла полностью с повестки дня. Время от времени эта проблема вновь (по разным причинам) обретает свое значение и



вносит определенные коррективы в региональную политику. К тому же несколько лет назад Москва начала новую политику сотрудничества с соотечественниками за рубежом и создала для этого новые институциональные механизмы («Русский мир», Россотрудничество). Такой российский вариант стратегии «мягкой силы» вызывает весьма неоднозначную реакцию со стороны официальных кругов трех прибалтийских стран и ЕС. В этом плане РБМ помимо всего прочего выступает и «площадкой» соперничества между двумя проектами «мягкой силы» — российским и европейским.

В-пятых, Балтийский регион не свободен от «фантомных болей» прошлой эпохи. Несмотря на то что «пораженные гангреной конечности» холодной войны в виде взаимных предубеждений и страхов были вроде бы ампутированы, они тем не менее время от времени дают о себе знать. Так, страны Балтии и Польша периодически пытаются убедить США и НАТО в том, что «угроза с Востока» по-прежнему существует, а поэтому нужны программы модернизации их вооруженных сил и размещение на их территории элементов ПРО или военной инфраструктуры НАТО. Российская сторона в ответ на эти планы грозит ремилитаризацией КО и/или всего Северо-Запада России, размещением в КО «Искандеров», модернизацией системы ПВО, проводит в регионе масштабные военные учения, обновляет Балтийский флот и пр. То есть налицо определенное возвращение старой «повестки дня», связанной с геостратегическим противостоянием Востока и Запада в РБМ.

Все эти факторы в совокупности, несмотря на их неоднородность и даже противоречивость, способствуют росту интереса Москвы к данному региону.

Стратегия ЕС в регионе Балтийского моря (СЕСРБМ): эволюция подходов

СЕСРБМ была принята 10 июня 2009 г. Ее первоначальная цель — формирование единого курса ЕС в РБМ после вхождения Польши и стран Балтии в Евросоюз. Наряду с «Северным измерением» (2000 г.), Арктической стратегией ЕС (2008 г.), «Черноморской синергией» (2007 г.) и «Восточным партнерством» (2009 г.) СЕСРБМ должна была стать еще одним региональным измерением общей внешней политики ЕС на восточном направлении. Географические рамки стратегии охватывают 8 стран — членов ЕС, имеющих выход к Балтийскому морю, а также — в случае реализации проектов общерегионального масштаба (прежде всего в сфере экологии, энергетики и транспорта) — Россию, Беларусь и Норвегию.

Были выделены четыре основные «тематические опоры» (приоритета):

1) *экологически устойчивый регион*: особенно много внимания уделяется состоянию морской окружающей среды;

2) *процветающий регион*: в условиях тяжелого финансово-экономического кризиса ставились задачи по ликвидации оставшихся в «эсов-

ской» части РБМ торговых барьеров, развитию исследований и инновационных технологий, поддержке малого и среднего бизнеса, а также повышению эффективности первичного сектора экономики (сельское и лесное хозяйство, рыболовство), столь значимого для РБМ;

3) *доступный и привлекательный регион*: ставились задачи по обеспечению большей доступности РБМ через развитие его транспортной инфраструктуры, повышению его привлекательности через развитие туризма, системы здравоохранения, образования, культурного сотрудничества, а также энергоэффективности;

4) *безопасный регион*: принятие мер по повышению безопасности на морском транспорте, готовности к природным и техногенным катастрофам на море и суше, активизации борьбы с трансграничной преступностью [8].

Стратегия сопровождалась принятием Плана действий (ПД), который должен был ежегодно обновляться, и Рабочего документа Европейской комиссии, где более подробно объяснялись предпосылки принятия СЕСРБМ, описывались ее содержание и намечавшиеся конкретные проекты. Так, в ПД четыре указанные «тематические опоры» были разбиты на 15 приоритетных областей, которые, в свою очередь, конкретизировались в виде отдельных проектов. Наиболее важные из них получили название «флагманских», по ним можно было судить об общем векторе развития СЕСРБМ [6].

Поскольку в самой Стратегии и сопровождавших ее документах особо подчеркивалось, что СЕСРБМ рассчитана только на страны — члены ЕС, первоначально Россия в планах Брюсселя в отношении Балтии практически не присутствовала. Однако полностью обойтись без нее Евросоюз не мог, так как реализация на практике всех четырех указанных приоритетов СЕСРБМ оказалась невозможной без взаимодействия с соседями, из которых Россия — наиболее важный.

По этой причине в ПД без «лишней огласки» предусматривалось участие российской стороны в реализации ряда «флагманских» проектов. Так, проект 5.2 был направлен на реализацию совместной российско-европейской инициативы по повышению энергоэффективности [6, р. 24]. Несмотря на жаркие дебаты, которые велись вокруг проекта «Нордстрим» на момент принятия СЕСРБМ, еще в начале 2000-х гг. Еврокомиссия включила его в планы по развитию Трансъевропейской энергетической сети (TEN-E) [5]. Видимо, на этом настояли те члены ЕС, которые были особенно заинтересованы в строительстве данного газопровода (ФРГ, Нидерланды и Франция).

«Флагманские» проекты 6.5 и 6.6 были ориентированы на гармонизацию торгово-таможенной политики ЕС и РФ, а также развитие пограничной инфраструктуры для облегчения таможенных процедур и ликвидации заторов на общих границах [6, р. 31—32].

Довольно внушительная программа российско-европейского сотрудничества была намечена в области транспорта. Например, цель «флагманского» проекта 11.4 — поддержка польско-литовской инициативы по созданию Балтийского функционального блока управления

воздушным пространством, которая предусматривала участие в этом проекте Калининграда [7, р. 71—72]. Другой «флагманский» проект — «Сотрудничество по созданию "умного" транспорта», ориентированный на развитие мультимодальных транспортных коридоров на Балтике с минимальным ущербом для окружающей среды, в частности создание «зеленого коридора» между портами Дании, Швеции и ФРГ с одной стороны и портами Литвы и Калининграда — с другой [6, р. 55]. В рамках приоритетной области № 13 ЕС и Россия планировали создание системы мер по повышению безопасности на морском транспорте, что чрезвычайно актуально в связи с ростом морских перевозок сырой нефти, нефтепродуктов и сжиженного газа на Балтике.

Хотя СЕСРБМ отводилась весьма скромная роль России в экологическом сотрудничестве на Балтике (этому был посвящен лишь один «флагманский» проект (1.5) по оценке рисков загрязнения окружающей среды), на самом деле Москва и Брюссель весьма интенсивно развивают подобные связи в рамках других форматов — Экологическое партнерство «Северного измерения», План действий по Балтийскому морю (Хельсинская комиссия) и пр.

В рамках приоритетной области № 12 («флагманские» проекты 12.7—12.10) были намечены меры по развитию *экологически чистого* туризма в регионе, гармонизации стандартов в этой области, разработке общей маркетинговой стратегии, включая совместные усилия по продвижению имиджа РБМ на мировом туристическом рынке [6, р. 59—60].

В соответствии с «флагманским» проектом 12.6 в Литве создан Молодежный ресурсный центр, который должен был содействовать развитию сотрудничества между молодежными организациями не только стран, принадлежащих к РБМ, но и Беларуси, Украины, Молдовы, а в перспективе и Закавказья [6, р. 59].

К сожалению, некоторые из намеченных проектов, предполагавших участие российской стороны, так и остались на бумаге или выполнены не в полном объеме.

В 2011 г. Еврокомиссия начала процесс ревизии СЕСРБМ. Это обуславливалось как необходимостью учесть те достаточно динамичные процессы, которые происходили в регионе, так и критикой стратегии со стороны России и даже государств самого ЕС. Так, в оценочном докладе Субрегионального сотрудничества государств Балтийского моря (ССГБМ) — организации, объединяющей местные власти стран — членов ЕС из РБМ, опубликованном в мае 2011 г., прямо говорилось, что исключение России из СЕСРБМ является «серьезным недостатком» этой стратегии [9, р. 9]. В принятом в апреле 2012 г. совместном заявлении ряда организаций РБМ, действующих на субрегиональном, муниципальном и негосударственном уровнях (ССГБМ, Союз балтийских городов (СБГ), Балтийский форум развития (БФР), еврорегион «Балтика» и пр.), также отмечалась настоятельная необходимость подключения к СЕСРБМ таких важных региональных «игроков», как Россия и Норвегия [12].

Однако, как следует из серии документов ЕС, принятых в 2012 г. (прежде всего, коммюнике Еврокомиссии от 23 марта и заключения Европейского совета от 26 июня), эта критика не была принята во внимание Брюсселем. Если сама стратегия в той части, которая касалась государств — членов ЕС, существенно корректировалась, то в отношении России каких-либо серьезных новаций не появилось. Как и раньше, Москве было предложено сотрудничество через *существующие платформы* — «Северное измерение», Совет государств Балтийского моря (СГБМ), СБГ, ССГБМ, Совет министров Северных стран (СМСС) и пр. [3, р. 6; 8; 4, р. 4]. По сравнению с «редакцией» стратегии 2009 г. в своих новых документах ЕС лишь предложил России сделать больший акцент на сотрудничестве в области наблюдения за морской обстановкой на Балтике и предотвращения чрезвычайных ситуаций на море и суше.

Российская стратегия на Балтике

Подобная малоконструктивная позиция Евросоюза, плохо сочетаемая с принципами настоящего партнерства, заставила Москву искать другие возможности для реализации своих национальных интересов в РБМ. Кремль никак не отреагировал на появление СЕСРБМ (в отличие от программы «Северного измерения»), дав понять, что не намерен навязываться в «друзья» ЕС, если последний этого не желает. Наряду с оживлением двусторонних контактов со странами региона (например, за последние годы произошел настоящий прорыв в российско-польских и российско-латвийских отношениях) в рамках многосторонней дипломатии Москва сделала основной акцент на упоминавшиеся выше региональные и субрегиональные институты.

Главное внимание было уделено работе в рамках СГБМ, который с точки зрения Москвы является наиболее оптимальным инструментом многосторонней дипломатии, ибо Россия там представлена на равноправной основе с другими странами региона. Эта организация оказалась в нелегкой ситуации после очередного расширения ЕС в 2004 г. Вступив в Евросоюз, Польша и три прибалтийских государства, казалось бы, потеряли всякий стимул к участию в работе СГБМ. Принятие СЕСРБМ в 2009 г. нанесло еще один удар по этому региональному институту, ибо он «не вписался» в данную Стратегию, рассчитанную только на «клуб избранных». Россия, Норвегия и Исландия, находившиеся в положении аутсайдеров, приложили немало усилий для «возрождения» СГБМ путем принятия новых концептуальных документов, уточнявших миссию и функциональные задачи организации, а также реформы организационной структуры и бюджета совета.

Надо отметить, что в «реанимации» СГБМ значительную роль сыграла Германия (один из инициаторов создания Совета в 1992 г.), которая не хотела оставлять замысел «нового ганзейского проекта» и терять



этот канал сотрудничества с Россией. В частности, в период немецкого председательства в СГБМ (2011—2012 гг.) была запущена программа «Юго-восточная зона Балтики» (South-East Baltic Area — SEBA), ставшая, по сути дела, «уменьшенной копией» программы РФ — ЕС «Партнерство для модернизации», специально приспособленной для нужд РБМ. Москва охотно поддержала эту инициативу и постаралась внести свой вклад в ее реализацию.

Кульминацией российского курса на возрождение былого влияния СГБМ стало российское председительство в этой организации (1 июля 2012 — 30 июня 2013 г.). Программа, предложенная Россией на период ее председательства, предусматривала четыре основных приоритета:

- сотрудничество в области модернизации и инноваций с акцентом на создание в регионе кластеров роста;
- создание сети государственно-частных партнерств как основы для устойчивого социально-экономического развития;
- содействие развитию атмосферы толерантности в регионе с целью недопущения экстремизма и радикализма;
- содействие развитию контактов между людьми, облегчение визового режима [14].

Несмотря на то что в программе не шла речь о «наведении мостов» с СЕСРБМ, все эти приоритеты вполне вписывались в «тематические платформы» балтийской стратегии ЕС и могли бы быть — при наличии желания со стороны Брюсселя — без труда скоординированы с соответствующими проектами. К сожалению, руководство ЕС не проявило особого интереса к российским инициативам, и партнерами Москвы выступили в основном отдельные страны РБМ, имевшие одновременно две «ипостаси» — члена Евросоюза и СГБМ. Всё это отразилось на судьбе российской программы председательства в Совете.

С одной стороны, Москве удалось реализовать ряд своих конкретных предложений. Так, в рамках развития государственно-частного партнерства в регионе между российским Внешэкономбанком и Немецким государственным банком *KfW* было подписано соглашение о совместной программе по кредитованию малого и среднего бизнеса в северо-западных регионах России на сумму 110 млн долларов. Началась работа по созданию туристического кластера вокруг Виштынецкого озера, находящегося на границе между Калининградской областью и Литвой и называемого «европейским Байкалом». Был успешно запущен проект «Балтийский Артек» — летний молодежный лагерь в КО. Проект по развитию еврофакультета в Псковском госуниверситете, в реализации которого активно использовался опыт аналогичного факультета в БФУ им. И. Канта, успешно вступил в свою вторую стадию (2012—2015 гг.).

С другой стороны, было и немало неудач в реализации программы российского председательства в СГБМ. Так, из-за того что по разным причинам не удалось привлечь в должном объеме средства для финансирования намеченных проектов «забуксовала» SEBA, на которую возлагали большие надежды и ФРГ, и РФ. К тому же у партнеров оказа-

лись разные концептуальные представления о сути модернизационных программ. Если российская сторона в основном была настроена максимально прагматично и заинтересована в привлечении европейских инвестиций и технологий в экономику своих северо-западных регионов, то западные партнеры настаивали на радикальных реформах как правовой базы, так и российских государственных институтов, отвечающих за создание благоприятного инвестиционного климата в стране, а также за принятие мер по борьбе с коррупцией и злоупотреблениями.

Российские инициативы по развитию толерантности и противодействию радикализму и экстремизму в РБМ были восприняты тремя прибалтийскими странами как стремление Москвы вмешаться в их внутренние дела с помощью русскоязычных общин, а потому были фактически проигнорированы.

Призыв Москвы к облегчению визового режима в РБМ показался другим региональным «игрокам» неуместным в контексте СГБМ, так как визовые вопросы принято решать в рамках «Шенгенского формата». Понятно, что российская инициатива была вдохновлена успехом российско-норвежских (2010 г.) и российско-польских (2011 г.) договоренностей о введении упрощенного (фактически безвизового) режима для жителей приграничных районов. Однако в случае с РБМ без одобрения ЕС новые соглашения с Россией в визовой сфере невозможны.

Все это обусловило достаточно скромные результаты российского председательства в СГБМ. Не удалось решить задачу максимум — при помощи СГБМ хоть немного сблизить балтийские стратегии РФ и ЕС друг с другом.

Некоторые соображения по дальнейшему развитию диалога РФ — ЕС на Балтике

Нельзя не признать очевидного факта, что в настоящий момент отношения России и ЕС в РБМ зашли в тупик (что не исключает динамичного диалога Москвы со странами, входящими в Евросоюз, в двустороннем и многостороннем форматах). Что же можно сделать для оживления российско-европейского диалога в регионе?

Прежде всего, чтобы ожидания в отношении будущего взаимодействия Москвы и Брюсселя на Балтике были реалистичными, необходимо учитывать то обстоятельство, что успех планов регионального сотрудничества напрямую зависит от общего состояния отношений между РФ и ЕС. В настоящее время они переживают далеко не лучшие времена, и потому сложно рассчитывать на то, что именно на Балтике произойдет «прорыв» в отношениях между ними. В то же время, если сравнивать РБМ с другим регионом «нового соседства» ЕС, охваченным программой «Восточного партнерства», то видно, что ситуация в нем гораздо более благоприятная. Так, на Балтике нет «замороженных» локальных конфликтов, сравнимых с приднестровским, нагорнокарабахским, абхазским и южноосетинским. Уровень торгово-экономиче-

ского и культурно-образовательного сотрудничества России со странами РБМ выше, чем со странами Закавказья или Молдовой. И это внушает определенный оптимизм относительно перспектив диалога РФ — ЕС на Балтике.

Обеим сторонам — Евросоюзу и России — необходимо начать серьезную работу по радикальному изменению своих мировоззренческих восприятий друг друга. Так, Брюсселю пора прекратить постоянные метания в своих оценках России то как потенциально перспективного «ученика» на «уроках» рыночной экономики и демократии (подход, характерный для ЕС в 1990-е и начале 2000-х гг.), то как «двоечника» или «второгодника», который не только «плохо учит уроки», но и притесняет других, более прилежных «учеников» в своем «классе» (постсоветские государства) и даже пытается сколотить свою «банду» (Таможенный союз, Евразийский союз). Вместе с тем Москве также нужно избавиться от различных стереотипов и перестать воспринимать ЕС как некоего «бюрократического монстра», только и думающего о том, как подорвать позиции России на Балтике и подчинить ее себе, превратив в свой «сырьевой придаток».

России (в союзе с другими странами региона) надо настаивать на большей открытости СЕСРБМ, чтобы превратить ее из «закрытого клуба» в платформу регионального сотрудничества. Опыт «Северного измерения», начавшегося как одна из региональных программ ЕС, а со временем превратившегося в настоящее партнерство между Евросоюзом, Россией, Норвегией и Исландией, был бы полезен в этом отношении. Сближение позиций РФ и ЕС следует начать с тех сфер, где налицо общие интересы: энергетика, транспортная инфраструктура, экология, сотрудничество в гуманитарных вопросах и пр.

Наряду с другими участниками балтийского политического процесса Россия и Евросоюз могли бы содействовать лучшему «разделению труда» между региональными и субрегиональными организациями и форумами («Северное измерение», СГБМ, СМСС, ССГБМ, СБГ, БФР, Хельсинская комиссия и др.). На данный момент они во многом дублируют друг друга, что приводит к распылению сил и средств (и без того не очень больших). Чтобы исправить ситуацию, эти многосторонние институты должны уточнить свои цели и функции, согласовать их друг с другом. Некоторым организациям (например, СГБМ) требуется завершить свои институциональные реформы для более эффективной работы в постоянно меняющихся условиях.

Для упрочения платформы сотрудничества между Россией и ЕС необходимо не только развивать контакты на высшем уровне, но и активней привлекать субнациональных и негосударственных акторов — регионы, муниципалитеты, бизнес-сообщества, СМИ, учреждения образования и культуры, институты гражданского общества и т. д. Излишняя забюрократизированность, заорганизованность некоторых из существующих каналов сотрудничества на этих уровнях приводит к тому, что даже потенциально перспективные начинания (например, движения еврорегионов или «городов-близнецов») дают сбои или вообще сходят на нет. РФ и ЕС могли бы вдохнуть новую жизнь в старые

инициативы подобного рода и организовать новые, в чем им были бы полезны уже имеющиеся институты — ССГБМ, СБГ, Ассоциация «городов-близнецов» и пр.

Особое внимание РФ и ЕС нужно уделить финансовым аспектам сотрудничества на Балтике. С 2014 г. в Евросоюзе начнется новый бюджетный цикл. Заинтересованные европейские страны и организации должны уже сейчас позаботиться о резервировании фондов для программ регионального сотрудничества, так как в условиях хронического кризиса еврозоны борьба за раздел общеевропейского бюджетного «пирога» будет обостряться. Со своей стороны России также следует продумать, какие средства она готова выделить на совместные проекты в РБМ. Времена, когда богатый европейский «дядюшка» без разбора финансировал различные проекты, часть которых оказалась совершенно бесполезной, давно прошли. Российской стороне приходится выбирать из множества проектов действительно способствующие устойчивому развитию как российской части региона, так и РБМ в целом.

В заключение отметим, что возможности и перспективы сотрудничества РФ и ЕС должны стать предметом постоянного внимания и обсуждения российского и европейского экспертно-академических сообществ. Поддержка со стороны Москвы и Брюсселя научно-исследовательских проектов, конференций и семинаров, посвященных поиску путей и средств активизации сотрудничества между РФ и ЕС на Балтике, могла бы сдвинуть с мертвой точки российско-европейский диалог в данной области и стала бы хорошей инвестицией в будущее.

Список литературы

1. Макарычев А. С., Сергунин А. А. «Мягкая сила» в действии: Германия и Калининград // Россия и мир в XXI веке. 2013. №1. С. 73—89.
2. Россия и Германия в пространстве европейских коммуникаций: коллективная монография / под ред. А. В. Девяткова, А. С. Макарычева. Тюмень, 2013.
3. *Communication* from the Commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions concerning the European Union Strategy for the Baltic Sea Region. Brussels, 23.03.2012. COM(2012) 128 final. URL: http://ec.europa.eu/regional_policy/sources/docoffic/official/communic/baltic/com_baltic_2012_en.pdf (дата обращения: 10.05.2013).
4. *Council conclusions* on the completion of the review of the European Union Strategy for the Baltic Sea Region. 3180th General Affairs Council meeting, Luxembourg, 26 June 2012. URL: http://www.consilium.europa.eu/uedocs/cms_Data/docs/pressdata/EN/genaff/131228.pdf (дата обращения: 10.05.2013).
5. *Documentation* of Nord Stream project. URL: www.nord-stream.com/download/document/72/?language=ru (дата обращения: 10.05.2013).
6. *European Union Strategy for the Baltic Sea Region. Action Plan. December 2010 Version.* Brussels: Commission of the European Communities, 2010. URL: http://ec.europa.eu/regional_policy/sources/docoffic/official/communic/baltic/action_17122010_en.doc (дата обращения: 29.04.2012).



7. *European Union Strategy for the Baltic Sea Region*. Annual report 04.10.2010. Annex 1. Summary of Implementation. URL: http://ec.europa.eu/regional_policy/cooperate/baltic/documents_en.cfm#2 (дата обращения: 10.05.2013).

8. *European Union Strategy for the Baltic Sea Region*. Communication from the Commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions. 10 June 2009. Brussels: Commission of the European Communities, 2009. URL: http://eu.baltic.net/Baltic_Sea_Region_Strategy.7428.html? (дата обращения: 29.04.2012).

9. *The EU Strategy for the Baltic Sea Region*. The second year of implementation. Position paper of the BSSSC. Szczecin: Secretariat of the Baltic Sea States Subregional Co-operation, 2011. URL: http://www.bsssc.com/upload/dokumenty/f_176.pdf (дата обращения: 18.08.2012).

10. *Go North! Baltic Sea Region Studies: Past — Present — Future* / ed. by Carsten Schymik et al. Berlin, 2006.

11. *Joenniemi P., Sergunin A.* Laboratories of European Integration: City-Twinning in Northern Europe. Tartu, 2012.

12. *Joint position on the implementation of the EU Strategy for the Baltic Sea Region* adopted by B7 Baltic Islands Network, Baltic Development Forum, Baltic Sea States Subregional Cooperation, CPMR Baltic Sea Commission, Euroregion Baltic and Union of the Baltic Cities. April 2012. URL: <http://www.ubc.net/plik,3338.html> (дата обращения: 24.08.2012).

13. *Remaking Europe in the Margins*. Northern Europe after the Enlargements / ed. by Christopher Browning. Aldershot, 2005.

14. *The Russian Presidency of the Council of the Baltic Sea States* (July 2012 — June 2013). Ministry of Foreign Affairs of the Russian Federation. URL: http://www.cbss-russia.ru/sbgbm_eng.pdf (дата обращения: 10.05.2013).

Об авторе

Александр Анатольевич Сергунин, профессор кафедры теории и истории международных отношений факультета международных отношений, Санкт-Петербургский государственный университет, Россия.

E-mail: sergunin60@mail.ru



RUSSIA AND THE EUROPEAN UNION IN THE BALTIC REGION: A TREACHEROUS PATH TO PARTNERSHIP

A. Sergunin*

**Saint Petersburg State University*
7—9, *Universitetskaya nab.*, Saint Petersburg, 199034, Russia

Received on September 16, 2013

This article examines policies of Moscow and Brussels in the Baltics since the launch of the European Union's Strategy for the Baltic Sea Region in June 2009.

An increase in the efficiency of Russia's policy in the region requires not only the development of bilateral relations with the region's countries but also a dialogue with the European Union, the key player in the Baltic.

The author identifies Russian economic, military, political, and humanitarian interests in the region, and describes the structure, content, and main areas of the implementation of the EU Baltic strategy in 2009—2013. The article examines the evolution of the Strategy, which initially ignored Russian national interests in the region, yet eventually resulted in cooperative efforts in the areas of common interest such as energy, transport infrastructure, environment, research, education and culture. The results of the Russian presidency of the Council of the Baltic Sea States (2012—2013) are evaluated. It is noted that, despite an appealing presidency strategy and certain achievements in its implementation, Russia was unable to draw up a regional agenda and use the CBSS as an efficient platform for harmonizing its Baltic strategy with that of the EU. The causes of the current deadlock in EU — Russian relations regarding the Baltic are analyzed. The author formulates policy recommendations on fostering Russian-European cooperation in the Baltic Sea region. These recommendations range from the suggestion of joint revisions of mutual conceptual perceptions and strategic goals pursued by the EU and Russia in the Baltic Sea region to more practical measures in the institutional, administrative, and financial fields.

Key words: Baltic Sea region, Russia, European Union, EU Strategy for the Baltic Sea region

References

1. Makarychev, A. S., Sergunin, A. A. 2013, «Mjagkaja sila» v dejstvii: Germanija i Kaliningrad ["Soft Power" in action: Germany and Kaliningrad], *Rossija i mir v XXI veke* [Russia and the world in the XXI century], no. 1, p. 73—89.
2. Devyatkov, A. V., Makarychev, A. S. (eds.) 2013, *Rossija i Germanija v prostranstve evropejskih komunikacij* [Russia and Germany in the European Space Communications], Tyumen, Tyumen State University Publishing.
3. Communication from the Commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions concerning the European Union Strategy for the Baltic Sea Region. Brussels, 23.3.2012, 2012, COM, 128 final, available at: http://ec.europa.eu/regional_policy/sources/docoffic/official/communic/baltic/com_baltic_2012_en.pdf (accessed 10 May 2013).
4. Council conclusions on the completion of the review of the European Union Strategy for the Baltic Sea Region, 2012, *3180th General Affairs Council meeting*, Luxembourg, 26 June 2012, available at: http://www.consilium.europa.eu/uedocs/cms_Data/docs/pressdata/EN/genaff/131228.pdf (accessed 10 May 2013).
5. *Documentation of Nord Stream project*, available at: www.nord-stream.com/download/document/72/?language=ru (accessed 10 May 2013).
6. *European Union Strategy for the Baltic Sea Region*, 2010, Action Plan. December 2010 Version, Brussels, Commission of the European Communities, available at: http://ec.europa.eu/regional_policy/sources/docoffic/official/communic/baltic/action_17122010_en.doc (accessed 29 April 2012).
7. *European Union Strategy for the Baltic Sea Region*, 2010, Annual report 04.10.2010, Annex 1, Summary of Implementation, available at: http://ec.europa.eu/regional_policy/cooperate/baltic/documents_en.cfm#2 (accessed 10 May 2013).
8. *European Union Strategy for the Baltic Sea Region*, 2009, Communication from the Commission to the European Parliament, the Council, the European Eco-



conomic and Social Committee and the Committee of the Regions, 10 June 2009. Brussels: Commission of the European Communities, 2009, available at: http://eu.baltic.net/Baltic_Sea_Region_Strategy.7428.html? (accessed 29 April 2012).

9. *The EU Strategy for the Baltic Sea Region*, 2011, The second year of implementation. Position paper of the BSSSC. Szczecin: Secretariat of the Baltic Sea States Subregional Co-operation, 2011, available at: http://www.bsssc.com/upload/dokumenty/f_176.pdf (accessed 18 August 2012).

10. Schymik, C. and all (eds.) 2006, *Go North! Baltic Sea Region Studies: Past — Present — Future*, Berlin, BWV.

11. Joenniemi, P., Sergunin, A. 2012, *Laboratories of European Integration: City-Twinning in Northern Europe*, Tartu, Peipsi Center for Transboundary Cooperation.

12. *Joint position on the implementation of the EU Strategy for the Baltic Sea Region* adopted by B7 Baltic Islands Network, Baltic Development Forum, Baltic Sea States Subregional Cooperation, CPMR Baltic Sea Commission, Euroregion Baltic and Union of the Baltic Cities, 2012, April, available at: <http://www.ubc.net/plik,3338.html> (accessed 24 August 2012).

13. Browning, Chr. (ed.), 2005, *Remaking Europe in the Margins. Northern Europe after the Enlargements*, Aldershot, Ashgate.

14. The Russian Presidency of the Council of the Baltic Sea States (July 2012 — June 2013), 2012-2013, *Ministry of Foreign Affairs of the Russian Federation*, available at: http://www.cbss-russia.ru/sbgm_eng.pdf (accessed 10 May 2013).

About the author

Prof. Alexander Sergunin, Department of International Relations Theory and History, School of International Relations, Saint Petersburg State University, Russia.
E-mail: sergunin60@mail.ru

**СОТРУДНИЧЕСТВО
МЕЖДУ РОССИЕЙ И ЕС
В СФЕРЕ
ИННОВАЦИОННОГО
РАЗВИТИЯ ТУРИЗМА
НА ПРИМЕРЕ ПРОГРАММЫ
ПРИГРАНИЧНОГО
СОТРУДНИЧЕСТВА
«ЛИТВА — ПОЛЬША —
РОССИЯ»**

Е. Г. Кропинова*



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

Поступила в редакцию 10.07.2013 г.

doi: 10.5922/2074-9848-2013-4-5

© Кропинова Е. Г., 2013

Исследованы основные инструменты международного сотрудничества России и ЕС, нацеленные на стимулирование инновационного развития туризма. Представлены конкретные примеры проектов, реализуемых в рамках программы приграничного сотрудничества «Литва — Польша — Россия» по направлению «Туризм». Особое внимание уделено анализу инноваций в туризме при реализации проектов сотрудничества и развития этой сферы в приграничных районах России и стран ЕС. Освещена роль инновационных видов туризма в региональном развитии территорий на примере Калининградской области РФ.

Отмечается, что в российских исследованиях подходы к определению инноваций в туризме носят ограниченный характер и не отражают всей сути инновационных процессов, а инновационное развитие часто сводится к внедрению новых информационных технологий. Необходимо учитывать и другие инновационные инструменты: при формировании инновационных туристических объектов притяжения — интерактивные сетевые музеи; при внедрении инноваций в продвижении туристического продукта — e-маркетинг. Инновациями в сфере государственного регулирования и стимулирования туризма может стать реализация инфраструктурных проектов через программы частно-государственного партнерства и др. Данные технологии способствуют переходу отдельно взятого субъекта хозяйственной деятельности, целой отрасли либо туристической дестинации на качественно новый уровень с позиций предоставления туристического продукта и повышения его конкурентоспособности.

Ключевые слова: инновации в туризме; региональное развитие; приграничное сотрудничество; региональная экономика; международное сотрудничество Россия — ЕС; развитие туризма в Балтийском регионе

Введение

Статья посвящена актуальной теме, затрагивающей сразу три важных источника инноваций. Во-первых, речь идет о туризме — одном из «пионеров» по созданию и внедрению инноваций в сфере услуг. Инновационность туризма состоит в использовании передовых технологий при реализации и продвижении турпродукта, ориентации на нововведения в сфере развития транспорта, а также в мобильности ноу-хау, поскольку его акторы завязаны на передвижении, что приводит к трансферу инноваций и др. Кроме того, в процессе развития отрасли возникают новые виды и формы туризма, а это само по себе инновационно.

Во-вторых, сотрудничество Евросоюза и России, в том числе в социально-экономической сфере, где инновационному развитию отдается приоритетная роль. При этом поддержка туризма как сектора экономики нашла отражение в программных документах как ЕС, так и РФ.

В-третьих, политика, проводимая Россией и Евросоюзом в отношении трансграничных регионов. Заключение договоров о местном приграничном передвижении между Российской Федерацией и Польской Республикой само по себе является инновационным политическим шагом и стимулом развития инноваций в приграничных регионах государств-участников.

Большая часть территории Калининградской области — российского эксклава на Балтике — приграничная. Южная граница (с Польшей) вплоть до 1990-х гг. представляла собой «железный занавес», что полностью исключало возможность взаимного обмена инновациями в туризме и делала периферийные регионы граничащих государств исключенными (полностью или частично) из процесса инновационного развития. В настоящее время, напротив, именно трансграничный обмен инновациями становится все более важным фактором инновационного развития туризма.

1. Понятие «инновация» в туризме

Инновации — одна из важных тем в современных исследованиях туризма. Они стали активно изучаться по мере возрастания роли туризма в региональной экономике, подтвержденной показателями мультипликативного эффекта туристической деятельности в смежных отраслях.

Наиболее значимые разработки в этом направлении в России были осуществлены членом президиума Международной туристской академии В.С. Новиковым и Г.М. Овчинниковой. Так, в работе В.С. Новикова «Инновации в туризме» [6] рассмотрены теоретические аспекты инновационной деятельности, выявлена взаимосвязь предпринимательства и инноваций, сущность и функции инновационной деятельности, приведе-

ны регулирующие ее нормативно-правовые акты. Большинство данных вопросов раскрыто применительно и к туристической деятельности.

Учебное пособие Г.Н. Овчинниковой «Инновации в социально-культурном сервисе и туризме» посвящено инновационным процессам в целом (управлению инновациями, разработке программ и проектов нововведений, стратегическому управлению инновациями). Однако применительно к туристической деятельности, все эти процессы рассмотрены достаточно поверхностно, что приводит к завышению роли исследования как основы создания научного знания для инноваций. На наш взгляд, предложенные автором пособия «основные измеряемые достижения исследовательского процесса» как раз и являются результатом проводимых предприятием сферы туризма нововведений. К таковым отнесены:

- новый и улучшенный продукт или процесс обслуживания (усовершенствования), которые могут быть измерены качеством, сокращением материальных затрат и т. д.;
- новое применение старых объектов;
- замена туристского продукта в целях использования имеющихся средств производства и обслуживания;
- патенты, дающие конкурентные преимущества;
- лицензии на ноу-хау;
- чистый доход от применения исследования;
- повышение квалификации менеджеров и персонала;
- выгодное распоряжение побочными продуктами;
- ценная информация для продвижения и применения продукта [7, с. 22].

Вместе с тем следует отметить значительную проработку в пособии Овчинниковой инновационной сути социально-культурного сервиса и туризма и нельзя не согласиться со следующим утверждением автора: «Ориентация на потребительский спрос, проведение маневренной конструкторско-технологической и продуктовой политики, стремление к инновациям стали главными идеями инновационных преобразований в сфере социально-культурного сервиса и туризма» [7, с. 25—26].

Региональная специфика инноваций в туризме представлена очень ограниченно. Среди наиболее глубоких следует отметить работу нижегородских исследователей О.Ю. Ангеловой и Е.М. Дмитриевой «Инновационные направления развития туристских услуг в Нижегородской области». По их мнению, «инновационная деятельность в сфере туризма направлена на создание нового или изменение существующего продукта, на совершенствование транспортных, гостиничных и других услуг, освоение новых рынков, внедрение информационных и телекоммуникационных технологий и современных форм организационно-управленческой деятельности» [1, с. 17]. Однако приведенные ими примеры инноваций сводятся к единичным нововведениям: использование GPS-аудиогида, а также лазерного шоу для воспроизведения на поверх-

ности озера изображения града Китежа, куполов его церквей и др. К тому же в исследовании отсутствует комплексный подход к проблеме внедрения инноваций для достижения поставленных в целевой программе «Развитие внутреннего и въездного туризма в Нижегородской области в 2012—2016 годах» задач.

Наиболее удачное, на наш взгляд, определение инноваций в туризме предложено В. С. Новиковым: «Инновации в туризме — результат действий, направленных на создание нового или изменение существующего туристского продукта, освоение новых рынков, использование передовых информационных и телекоммуникационных технологий, совершенствование предоставления туристских, транспортных и гостиничных услуг, создание стратегических альянсов для осуществления туристского бизнеса, внедрение современных форм организационно-управленческой деятельности туристских предприятий» [4, с. 344].

Вместе с тем стоит отметить: несмотря на то что в данном определении передана суть инноваций, сделано это с помощью перечисления их видов в туризме и их результатов, что можно назвать значительным ограничением с позиций создания новых видов инноваций. Кроме того, они не являются самоцелью при их проведении, а выступают инструментом (способом) дальнейшего продвижения или развития. Поэтому правильнее понимать под инновацией не «результат действия», а «процесс или инструмент/метод, применяемый для перехода субъекта предпринимательства в сфере туризма (турфирмы, гостиницы и др.) на иной, качественно новый этап развития». При этом при внедрении инноваций в туризме происходит усиление или даже повышение конкурентоспособности фирмы.

Не случайно в зарубежной литературе именно этому аспекту уделено наибольшее внимание. Так, португальские ученые О. А. М. Менесес и А. А. Ц. Тейхеира (O. A. M. Meneses и A. A. C. Teixeira) с экономического факультета Университета г. Порто изучили роль поставщиков как источника инноваций в большинстве отраслей туризма. И лишь некоторые исследователи, такие как Евангелиста, Соете, Юнг и Марсили, а также Кастеллаки, рассмотрели роль пользователей/потребителей как источников инноваций в туризме [14].

Предприниматель, осуществляющий нововведения, преодолевает сопротивление окружающей среды и препятствия на пути распространения новых форм организации производства, новых производственных технологий известных товаров и услуг, а также новых товаров и услуг, открытия новых рынков. Важнейшее условие реализации предпринимательской функции — развитый финансовый сектор экономики, обеспечивающий перелив капитала из одной отрасли в другую [10].

В работе Вайденфельда «Туризм и трансграничные региональные инновационные системы» отмечается, что управление знаниями и межфирменный обмен идеями, который приводит к инновациям, является жизненно необходимым для фирм и дестинаций, желающих достигнуть

и сохранить конкурентные преимущества. Обмен знаниями происходит в рамках сетей одновременно и на микро- и на макроуровне. На микроуровне (например, уровень индивидуальных фирм) создаются опытные знания и «домашние» знания, в то время как на макроуровне (например, на уровне межорганизационных сетей) происходит передача более определенных (явных) знаний [15, p. 195].

Отсюда можно сделать вывод, что одна из особенностей туризма — его роль в социально-экономическом развитии территории. Это означает, что новаторами могут выступать не только предприниматели, заинтересованные в развитии собственного бизнеса, но и руководители органов власти, ставящие своей целью развитие территории (национальные, региональные и местные), и даже надправительственные организации (например, Европейская комиссия) через программы поддержки приоритетного направления.

2. Программы взаимодействия России и ЕС, нацеленные на развитие инноваций

Учеными Балтийского федерального университета им. И. Канта проведен анализ инструментов финансирования различных трансграничных проектов в области научно-технических разработок, реализуемых совместно Россией и Евросоюзом (например, Т. Н. Чекалина, 2008 [9], А. В. Белова, 2012 [2]). В их исследованиях показано изменение приоритетов программ по мере развития сотрудничества. Роль инновационной составляющей постоянно возрастает.

Одним из приоритетов программы «Регион Балтийского моря 2007—2013» является организация условий для создания и распространения инноваций в РБМ. При этом инновация определена в указанном документе как «успешное производство, освоение и использование нововведений в экономической и социальной сферах» [6].

Приоритетное направление программы — поддержка источников инноваций и усиление транснациональной передачи технологий и знаний, в частности, малыми и средними предприятиями (МСП). Другая цель — подготовка людей к освоению новых знаний.

В рамках названного приоритета предлагаются к софинансированию следующие направления: оказание поддержки источникам инноваций; содействие передаче технологий и распространение знаний в регионе Балтийского моря; укрепление социального потенциала (человеческого капитала) в генерации и освоении новых знаний.

По окончании действия программы ожидаются следующие результаты [6]:

— повышенная международная производительность источников инноваций и улучшенные связи между малыми и средними предприятиями;

— усовершенствованный транснациональный трансферт технологий и знаний;

— расширенная общественная база для создания и использования инноваций.

В проекте новой программы, планируемой к реализации в 2014—2020 гг., в качестве одного из трех основных тематических приоритетов значится поддержка научных исследований, технологического развития и инноваций.

3. Программа приграничного сотрудничества «Литва — Польша — Россия» как инструмент стимулирования развития инноваций в сфере туризма

Для Калининградской области в рамках сотрудничества России и ЕС наибольшее значение имеет программа приграничного сотрудничества «Литва — Польша — Россия». Ее цель — укрепление отношений между Польшей, Россией и Литвой посредством развития двухсторонних и трехсторонних связей, что предусматривает оказание содействия социально-экономическому развитию и повышению качества жизни населения всего региона.

Основополагающие принципы при ее составлении были обусловлены тем, что «территория Программы должна стать местом пересечения транспортных осей Восток — Запад и Север — Юг, торговых путей и туристических маршрутов. Кроме того, она должна стать приграничным регионом взаимопонимания между соседями, ведущими совместную деятельность по развитию и сохранению наиболее важных активов развития этой территории, таких как природное и культурное наследие и человеческий капитал (в частности, предпринимательство)» [8].

Согласно Й. Шумпетеру [11], инновации возникают в результате новых комбинаций ресурсов и факторов производства. Инновационными видами деятельности при этом будут следующие:

- 1) производство новых товаров;
- 2) применение новых технологий;
- 3) внедрение новых материалов;
- 4) открытие новых рынков;
- 5) подрыв монополии конкурентов;
- 6) совершенствование организации и управления.

Несмотря на то что речь идет прежде всего о товарах и производстве, мы можем данный подход к инновациям применить и для услуг, в том числе в сфере туризма. Это возможно благодаря тому, что у него есть некоторые характеристики, свойственные промышленности. Аргументы, выдвигаемые для подтверждения данного тезиса: крупные капиталовложения, важность капитала и рабочей силы, собственные школы по подготовке кадров, свой специализированный финансовый сектор, отделы по изучению рынка, мощные производители, очень широкая сеть туроператоров, бюро путешествий, своя пресса.

С экономической точки зрения можно считать, что даже если туризм и не производит конкретных материальных благ из природных ресурсов, он видоизменяет пользование этими благами, превращая их в развлекательную, культурную «полезность». И хотя здесь не создаются материальные блага, есть создание стоимости. Все это является важным общим моментом индустрии и туризма [3].

Туристская инновационная система определена как «части и аспекты экономической структуры и институционального устройства, влияющие на обучение и инновации в туристических фирмах» и «представляющие собой географическую и секторальную системы в дестинациях» [14, р. 93]. Они состоят из большого количества взаимосвязанных и имеющих отношение к туризму акторов, представленных общественным, некоммерческим и бизнес-секторами (например, организации, институты и частные лица) [16, р. 191—213]. Судя по всему, именно эти акторы и выступают основными целевыми группами в реализуемых в настоящее время программах ЕС. На их взаимодействие нацелены и мероприятия по стимулированию частно-государственного партнерства в России.

Рассмотрим, что происходит с индустрией туризма с позиций инновационных преобразований и что предпринимается в рамках взаимодействия РФ и ЕС для развития этого сектора.

1. Производство новых товаров (в случае с сектором туризма — турпродуктов).

Программа приграничного сотрудничества нацелена на создание новых совместных туристических маршрутов. Из проанализированных нами 14 проектов 4 предусматривают (в числе прочего) их разработку и продвижение [8].

Например, проект «Создание туристического маршрута от Тильзитского мира 1807 г. до Таурогенской конвенции 1812 г.» (*Creation of Tourist Route from the Tilsit Peace Treaty of 1807 to Tauroggen Convention of 1812*) сам по себе инновационный, поскольку предлагает туристам новое направление и способ познания истории эпохи Наполеоновских войн и славы русского оружия.

В рамках проекта «Перекрестки 2.0» (реализуется в 2012—2014 гг. под руководством автора статьи) также запланирована разработка четырех новых трансграничных маршрутов. Предполагается, что будет создан инновационный турпродукт через привлечение новых объектов показа, расположенных на побережье Вислинского и Куршского заливов. Основной упор при этом — на водные маршруты, что можно назвать инновационным для Калининградской области видом путешествий.

2. Применение новых технологий.

С этих позиций туризм относится к одному из наиболее инновационных видов деятельности, поскольку именно здесь активно используются новые технологии — начиная от бронирования и продаж и заканчивая использованием новых видов транспорта. В рамках программы приграничного сотрудничества можно найти и такие инновационные предложения, как, например, создание сети информационных киосков в

регионе действия программы и применение соответствующих технологий для муниципалитетов Калининградской области. В рамках проекта «Сеть туристских информационных центров — Туринфонет» (*Tourism Information Network — TourInfoNet*) запланировано приобретение, наполнение единой базой данных и размещение таких информационных киосков в семи муниципальных образованиях Калининградской области. Данное нововведение создаст условия для повышения оперативности получения туристами информации о туристическом потенциале местности.

3. Внедрение новых материалов.

В рамках этого аспекта применительно к туризму мы рассматриваем внедрение новых видов деятельности (туризма), до этого не получивших развитие на данной территории в силу инфраструктурных и институциональных ограничений. Поскольку все проекты ЕС имеют своей целью устойчивое развитие, то новые формы и виды туризма, безопасные для окружающей среды, оказывающие на нее щадящее воздействие, являются инновационными. В рамках исследуемой программы все проекты, принятые к финансированию, отвечают принципам устойчивого развития. Устойчивое развитие приграничного туризма заявил проект «Улучшение инфраструктуры общественных территорий с целью усиления туристской привлекательности приграничного региона» (*Improvement of public areas' infrastructure to increase tourism attractiveness in the cross-border region*). Данный проект ориентирован на создание экологических площадок (концертных и выставочных залов под открытым небом) для проведения мероприятий, ориентированных на туристов и отдыхающих. Это позволит создать новые точки притяжения для привлечения туристов из приграничных регионов.

4. Открытие новых рынков.

Если для России международного яхтенный туризм на калининградском побережье Балтики — в значительной степени инновационный вид деятельности (из-за отсутствия необходимой инфраструктуры), то для стран ЕС инновация в развитии данного сектора состоит в открытии новых рынков для потребителей этой услуги. Не случайно были поддержаны проекты, касающиеся развития водного туризма:

— «Возможности и преимущества совместного использования Вислинского залива» (*Opportunities and Benefits of Joint Use of the Vistula Lagoon*). Проект предполагает создание условий для совместного использования залива, в том числе для развития транспорта и туризма. В частности, под руководством автора статьи изучаются вопросы развития рекреации и туризма в пределах трансграничной территории Вислинского залива;

— «Балтийское янтарное побережье» — инфраструктурный проект, направленный на строительство нового променада с яхтенной мариной в пос. Янтарный Калининградской области; его реализация сделает побережье региона доступным для развития яхтенного туризма.

Преимущества от реализации данных проектов для стран Евросоюза — расширение туристических маршрутов, посещение новых территорий.

5. Подрыв монополии конкурентов.

Привлекательность многих туристических маршрутов состоит в том, что они проходят через территорию нескольких государств. В этом плане выгодно отличаются Скандинавские страны и бывшие страны Балтии (Литва, Латвия, Эстония), предлагающие совмещенные маршруты. Вместе с тем в силу геополитических условий Калининградская область продолжительное время (вплоть до 1990-х гг.) оставалась «белым пятном» на карте Балтийского региона. Это препятствовало реализации многих туристических маршрутов, делая их разорванными. Такая ситуация сложилась с веломаршрутом «ЕвроВело», водным маршрутом «Е-70» и рядом других. Данное положение делало регион Юго-Восточной Балтики менее конкурентоспособным по сравнению с соседними.

Программа приграничного сотрудничества нацелена на выявление проблем, препятствующих разработке совместных трансграничных туристических маршрутов, на содействие внедрению направлений туризма, получивших признание в других регионах Балтики.

6. Совершенствование организации и управления.

Во многих государствах ЕС, как и в России, существует правило, ограничивающее работу зарубежного экскурсовода на их территории. В результате туристические компании вынуждены нанимать на работу экскурсоводов из тех стран, по территории которых проходит туристический маршрут. Это создает сложности для всех участников процесса, в том числе для самих туристов, вынужденных достаточно часто получать информацию не от носителей языка. С целью решить эту проблему в рамках проекта «Перекрестки 2.0» реализуется мероприятие, направленное на переподготовку гидов-экскурсоводов из Литвы, Польши и России, специализирующихся на регионе Юго-Восточной Балтики. Гидам будет предоставлена возможность пройти аккредитацию, позволяющую работать на всей трансграничной территории (не ограничиваясь пределами своей страны). Данная инновация позволит сделать трансграничные туристические маршруты более привлекательными.

Помимо вышеперечисленных направлений инновационного развития туризма, адаптированных на основе предложенных Шумпетером видов инноваций, на наш взгляд, было бы целесообразно выделить дополнительно следующие, также актуальные для туризма.

7. Снижение фактора сезонности.

Для большинства курортов Балтийского региона характерна проблема сезонности. В связи с этим наиболее конкурентоспособной оказывается для них дестинация, обеспечивающая равномерную загрузку в течение всего года. Именно здесь и необходимы инновации. А наиболее эффективные меры являются и наиболее капиталозатратными, поскольку предполагают создание круглогодично функционирующих объектов инфраструктуры, таких как водогрязелечебницы, конгресс-залы, выставочные залы, музыкальные театры, тематические парки и пр.

При этом внедрение новых технологий, например при обновлении музейных экспозиций или создании новых выставочных залов, эффективно влияет на повышение спроса на данный вид отдыха, что повышает загрузку музеев и делает турцентр более привлекательными для посетителей.

В рамках проекта «Музеи через границы» планируется реконструировать музей «Фридландские ворота» в Калининграде, который расположен в здании — объекте историко-культурного наследия, Фридландских воротах. Музей превратится в интерактивную площадку, что станет возможным благодаря моделированию пространства в 3D-измерении. Кроме того, предполагается оборудование выставок таким образом, чтобы они стали доступнее как для российских, так и иностранных туристов, в первую очередь из соседних приграничных регионов Польши и Литвы.

8. Равномерность распределения потоков туристов по территории.

Партнеры проектов программы достаточно равномерно распределены вдоль приграничной территории. Поддержку получили и проекты, ориентированные на продвижение уже существующих, но непопулярных туристических маршрутов, так и новые идеи, позволяющие повысить привлекательность территории через создание новых туристических маршрутов. Так, проект «Развитие активного туризма как общая площадка для российско-польского сотрудничества» нацелен на организацию совместных видов активного туризма между муниципалитетами Элка (Польша) и Озерска (Россия) — как наиболее периферийными.

9. Распространение/перетекание инноваций через границы.

Вопросам изучения влияния границ на развитие туризма посвящен ряд работ. Например, Гелбман и Тимоти в работе «От вражеских границ к туристическим достопримечательностям» [12] наряду с общепринятым определением границы между странами как линии, «ограничивающей национальный суверенитет путем разграничения места, где государство практикует свой правовой авторитет (фильтруя потоки товаров и людей)» [12, р. 240], подчеркивают, что «они [границы] также маркируют особые отличия в политических и идеологических системах, административных системах, экономических и социальных структурах и могут в значительной степени влиять на туристический опыт» [12, р. 241].

Программа приграничного сотрудничества нацелена на стимулирование взаимодействия между людьми, проживающими по разные стороны границы. Это, несомненно, приводит к трансферу знаний и умений. Опыт создания музеев под открытым небом эпохи викингов на территории Польши, изначально заимствованный у Скандинавских государств, получил развитие в проекте «Заливы как перекрестки туризма и взаимодействия народов Юго-Восточной Балтики: от истории к современности» программы приграничного сотрудничества «Перекрестки 2.0». По итогам проекта появится первый в России музей под открытым небом, отражающий быт и традиции народов, проживавших в эпоху викингов на территории нынешней Калининградской области.

Заключение

Таким образом, в программах сотрудничества России и ЕС инновационному развитию туризма уделяется значительное внимание. Это обусловлено уникальностью туризма как особого сектора услуг, с одной стороны, наиболее восприимчивого к инновациям, с другой — выступающего «проводником» инновационного развития территорий.

Усиление роли туризма в приграничных территориях позволяет ускорить инновационное развитие туризма в географическом и секторальном разрезе. Секторальный экономический рост возможен благодаря мультипликативному эффекту туризма, охватывающего многие сектора экономики. Территориальное распространение инноваций посредством туризма происходит благодаря географическим особенностям данного вида деятельности, не имеющей, по сути, границ.

Для приграничных регионов, в значительной степени периферийных с позиций распространения инноваций (в силу удаленности от столиц и других крупных городов — центров концентрации новых идей), туризм становится «агрегатом» производства и распространения инноваций. При этом они проникают и в другие, напрямую или опосредованно связанные с ним отрасли экономики.

Программа приграничного сотрудничества «Литва — Польша — Россия» является инструментом социально-экономического развития приграничных территорий, в том числе благодаря инновационности реализуемых в ее рамках проектов. В проектах туристической направленности, принятых к финансированию в составе этой программы, можно отметить следующие инновационные направления: инновационные турпродукты; инновационные идеи модификации существующих турпродуктов; инновационные туристские объекты притяжения; инновации в средствах размещения и транспорта; инновации в туристской инфраструктуре; инновации в продвижении туристского продукта; возрождение традиций и культуры территории через инновационные подходы к визуализации и представлению; инновационные проекты в этнографическом/этническом туризме; инновационные технологии в туризме; инновации в сфере государственного регулирования и стимулирования, нацеленные на развитие и поддержку туризма.

Список литературы

1. *Ангелова О. Ю., Дмитриева Е. М.* Инновационные направления развития туристских услуг в Нижегородской области // Вестник СГУТиКД. 2012. №2 (20). С. 16—19.
2. *Белова А. В.* Инструменты научно-технического сотрудничества России и Европейского союза в инновационной сфере // Балтийский регион. 2012. 4(14). С. 137—149.
3. *Кропинова Е. Г.* Регионально-экономический анализ формирования территориальных рекреационных систем. СПб., 2005.
4. *Кропинова Е. Г.* Факторы формирования трансграничного туристско-рекреационного региона «Юго-Восточная Балтика» // Балтийский регион. 2011. №1. С. 106—114.

5. *Новиков В. С.* Инновации в туризме : учеб. пособие. М., 2010.
6. *Регион Балтийского моря* : программа трансграничного сотрудничества. URL: <http://www.eu.baltic.net> (дата обращения: 21.09.2012)
7. *Овчинникова Г. Н.* Инновации в социально-культурном сервисе и туризме : учеб. пособие. Уфа, 2006.
8. *Стратегия* и цели программы приграничного сотрудничества «Литва — Польша — Россия». URL: <http://www.lt-pl-ru.eu/ru,1,2> (дата обращения: 11.07.2013).
9. *Чекалина Т. В.* Развитие и пространственная дифференциация трансграничного сотрудничества в Балтийском регионе : автореф. дис. ... канд. геогр. наук. Калининград, 2007.
10. *Хаггет П.* Пространственная диффузия — путь к слиянию районов // География: синтез современных знаний. М., 1979. С. 340—366.
11. *Шумпетер Й.* Экономическая теория развития. М., 1982.
12. *Gelbman A., Timothy D. J.* From hostile boundaries to tourist attractions // Current Issues in Tourism. 2010. № 13 (3). P. 239—259.
13. *Hagerstrand T.* Spatial diffusion as an Innovation Process. Lund, 1953.
14. *The Innovative Behaviour of Tourism Firms — Comparative Studies of Denmark and Spain / J. Sundbo [et al.] // Research Policy. 2007. Vol. 36/1. P. 88—106.*
15. *The Innovative Behaviour of Tourism Firms / O. A. M. Meneses, A. A. C. Teixeira // Economics and Management Research Projects : An International Journal. P. 25—35.*
16. *Weidenfeld A.* Tourism and cross border regional innovation systems // Annals of Tourism Research. 2013. Vol. 42. P. 191—213.

Об авторе

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

E-mail: ekropinova@kantiana.ru



COOPERATION BETWEEN RUSSIA AND THE EU IN THE FIELD OF INNOVATIVE DEVELOPMENT OF TOURISM: THE CASE OF THE LITHUANIA — POLAND — RUSSIA CROSS-BORDER COOPERATION PROGRAMME

E. Kropinova *

* *Immanuel Kant Baltic Federal University
14, A. Nevski Str., Kaliningrad, 236041, Russia*

Received on July 10, 2013

To study the key instruments of international cooperation between Russia and the European Union aimed at stimulating innovative development of tourism co-financed by the EU and Russia. The author describes specific projects implemented in

the framework of the Lithuania-Poland-Russia cross-border cooperation programme for 2009—2013 in the field of tourism. Special attention is paid to analysing tourism innovations that have emerged as a result of the projects aimed at cooperation and tourism development in the border regions of Russia and the EU countries. A number of projects have been implemented under the supervision and with the participation of the author. The article focuses on the role of innovative types of tourism in the regional development of territories in the case of the Kaliningrad region.

The current approaches to defining tourism innovations in Russian and international studies are not comprehensive and do not reflect the essence of innovative processes. Innovative development is often reduced to the introduction of new information technologies, i. e. informatization replaces innovative development. However, it is important to take into account other innovative tools: for instance, interactive network museums in developing innovative tourist attraction objects, e-marketing in introducing innovations in tourist product promotion, programmes of private-public partnership in the field of public regulation and tourism stimulation, etc. These technologies contribute to the transition from a certain economic agent, the industry as a whole, or a tourist destination to a fundamentally new level in terms of tourist product presentation and increase of competitiveness. The sources for innovations in tourism are both the providers and consumers of tourist services. In those regions where tourism is considered an economic priority, local authorities and even super-governmental organisations, such as the European Commission (through different co-financing programmes), can also become innovators.

Key words: tourism innovations, regional development, cross-border cooperation, regional economy, Russia-EU international cooperation, tourism development in the Baltic region

References

1. Angelova, O. Yu., Dmitrieva, E.M. 2012, Innovacionnye napravlenija razvitiya turistskih uslug v Nizhegorodskoj oblasti [Innovative directions of development of tourist services in Nizhny Novgorod region], *Vestnik Sochinskogo gosudarstvennogo universiteta turizma i kurortnogo dela* [Izvestiya of the Sochi State University for Tourism and Recreation], no. 2 (20), p. 16—19.
2. Belova, A. 2012, The instruments of Russia — EU research and technological co-operation in the sphere of innovations, *Balt. Reg.*, no. 4, p. 99—108. doi: 10.5922/2079-8555-2012-4-11.
3. Kropinova, E.G. 2005, *Regional'no-jekonomicheskij analiz formirovanija territorial'nyh rekreacionnyh sistem* [Regional-economic analysis of the formation of territorial recreation systems], Saint Petersburg, Saint Petersburg State University Press.
4. Kropinova, E. 2011, The factors affecting the development of the South-Eastern Baltic tourism and recreation region, *Balt. Reg.*, no. 1, p. 93—100. doi: 10.5922/2079-8555-2011-1-12.
5. Novikov, V.S. 2010, *Innovacii v turizme* [Innovation in tourism], Moscow, Akademiya.
6. The Baltic Sea Region Programme 2007—2013, available at: <http://www.eu.baltic.net> (accessed 21 September 2012).



7. Ovchinnikova, G. N. 2006, *Innovacii v social'no-kul'turnom servise i turizme* [Innovations in social and cultural services and tourism], Ufa, Ufa State Academy of Economics and Service.
8. Legal basis, *Cross-border Cooperation Programme Lithuania — Poland — Russia 2007—2013*, available at: <http://www.lt-pl-ru.eu/en,1,2> (accessed 11 July 2013).
9. Chekalina, T. V. 2007, *Razvitie i prostranstvennaja differenciacija transgraničnogo sotrudničestva v Baltijskom regione* [Development and spatial differentiation of cross-border cooperation in the Baltic region], thesis abstract, Kaliningrad, Immanuel Kant State University of Russia.
10. Haggett, P. 1979, *Prostranstvennaja diffuzija — put' k slijaniju rajonov. Geografija: sintez sovremennyh znanij* [Spatial Diffusion: An Historical Geography of Epidemics in an Island Community], Moscow, Progress, p. 340—366.
11. Schumpeter, I. 1934, *The theory of economic development*, Cambridge, Mass., Harvard University Press.
12. Gelbman, A. Timothy, D. J. 2010, From hostile boundaries to tourist attractions, *Current Issues in Tourism*, no. 13 (3), p. 239—259.
13. Hagerstrand, T. 1953, *Spatial diffusion as an Innovation Process*, Lund.
14. Sundbo, J. et al. 2007, The Innovative Behaviour of Tourism Firms — Comparative Studies of Denmark and Spain, *Research Policy*, Vol. 36/1, p. 88-106.
15. Meneses, O. A. M., Teixeira, A. A. C. 2011, The innovative behaviour of tourism firms, *Economics and Management Research Projects: An International Journal*, Vol. 1, no. 1, p. 25—35, available at: http://webapps.fep.up.pt/oaij/index.php/EMRP_IJ/article/view/5/22 (accessed 21 September 2012).
16. Weidenfeld, A. 2013, Tourism and cross border regional innovation, *Annals of Tourism Research*, Vol. 42, p. 191—213.

About the author

Dr Elena Kropinova, Department of Social Services and Tourism, Immanuel Kant Baltic Federal University, Russia.

E-mail: ekropinova@kantiana.ru

**ПОТЕНЦИАЛ
ДЛЯ РАСШИРЕНИЯ
СОТРУДНИЧЕСТВА
МЕЖДУ
СУДОСТРОИТЕЛЬНЫМИ
КЛАСТЕРАМИ ЭСТОНИИ,
ФИНЛЯДИИ
И СЕВЕРО-ЗАПАДА РОССИИ**

Э. Лааксонен*
Х. Мекинен*



Судостроительные кластеры в регионе Восточной Балтики — в Эстонии, Финляндии и на Северо-Западе России — могли бы, по всей вероятности, извлечь значительную выгоду из активизированного сотрудничества между странами. Однако до сих пор международные связи между кластерами остаются довольно ограниченными. Цель данной статьи — анализ предпосылок для интернационализации отличных друг от друга, но с практической точки зрения взаимодополняющих судостроительных кластеров трех стран. Статья представляет собой чисто теоретическое исследование, выполненное на основе данных, собранных из различных источников, включая статьи из журналов и СМИ, исследовательские отчеты, а также другие публикации. Результаты исследования указывают на то, что трехстороннее сотрудничество рассматриваемых кластеров имеет значительный потенциал в плане объединения различных областей знаний и опыта для создания многофункционального центра морского судоходства в регионе. Но реализация этой задачи связана с многочисленными трудностями, обусловленными в основном различиями структур кластеров трех стран и этапов их развития. Результаты проведенного исследования изложены в таблице.

Ключевые слова: Эстония, Финляндия, Северо-Запад России, морское судоходство, судостроение, кластер, интернационализация, международное сотрудничество

* Университет Турку.
FI-20014, Финляндия, Турку.

Поступила в редакцию 31.05.2013 г.

doi: 10.5922/2074-9848-2013-4-6

© Лааксонен Э., Мекинен Х., 2013

Введение

Судостроительные кластеры Эстонии, Финляндии и Северо-Запада России в настоящее время значительно отличаются друг от друга, од-

нако они столкнутся с довольно похожими проблемами в уже ближайшем будущем. В Эстонии данный кластер представлен в основном судоремонтными заводами, тогда как в Финляндии ядро кластера составляют предприятия, занимающиеся проектированием и строительством новых судов, например круизных лайнеров и ледоколов. Российский судостроительный кластер, почти разрушенный в постсоветскую эпоху, в последнее время получил крупные инвестиции и политическую поддержку, так как страна нуждается в развитии морских перевозок, особенно на северо-восточном направлении; также существует потребность в реализации проектов по разработке запасов нефти и газа в Арктике. Российские судостроительные заводы, как правило, специализируются на военных кораблях, что препятствует развитию экономически выгодного гражданского судостроения. Несмотря на различия в направлениях деятельности, в регионе Балтийского моря в настоящий момент формируются очевидные связи между судостроительными кластерами, которые являются относительно небольшими объединениями по сравнению с быстро развивающимися азиатскими конкурентами. Кроме того, ожидается, что дальнейшее совершенствование природоохранного законодательства (например, директива ЕС о содержании серы в морском топливе, вступающая в силу в 2015 г.), окажет значительное влияние на развитие судоходства и судостроения в регионе, вынуждая судостроителей принять соответствующие решения, которые в долгосрочной перспективе могли бы повысить конкурентоспособность предприятий. Возникают вопросы: как судостроительные кластеры трех стран могут расширить сотрудничество для решения общих проблем? каким образом данные кластеры могут проводить политику интернационализации?

Кластер представляет собой некий тип связей, концентрацию компаний-участников на определенной географической территории, при этом компании вертикально и горизонтально связаны коммерческими операциями; они одновременно сотрудничают и конкурируют друг с другом. Компании в составе кластера совместно используют инфраструктуру, рынок труда и услуг, а также реагируют на возникающие угрозы [5; 9; 14]. В границах кластера сосредоточены информация, знания и идеи, стимулирующие конкурентоспособность всей сети предприятий-участников. Однако чем значительнее компании кластера вовлечены в создание внутрикластерных систем знаний, тем больше информации о рынках и технологиях накапливается исключительно в локальных сетях [4]. В развитии кластера очень важно создать межрегиональные связи, для того чтобы избежать его замкнутости и изоляции.

Существует большое количество научных исследований, посвященных кластерам в целом. Но работ по межкластерному сотрудничеству и кластерной интернационализации немного — хотя в эпоху глобализации такие связи имеют исключительную важность, особенно для повышения конкурентоспособности кластеров. П. Филиппов и В. Юрковский [8] изучили потенциал интернационализации российских и

финских энергетических кластеров на Северо-Западе и пришли к заключению, что указанные кластеры имеют большие возможности для расширения трансграничного сотрудничества (с учетом всех дополнительных ресурсов, которыми они обладают). Авторы утверждают, что интернационализация кластеров, т. е. объединение кластеров со схожей специализацией, представляющих две страны или более, может рассматриваться как одна из самых эффективных форм сотрудничества, создающая хорошие возможности для развития бизнеса каждой из участвующих сторон.

Что касается судостроительных кластеров Эстонии, Финляндии и Северо-Запада России, то можно предположить наличие у них потенциала для интернационализации. Таким образом, *цель нашей статьи состоит в том, чтобы проанализировать предпосылки для интернационализации рассматриваемой категории кластеров Эстонии, Финляндии и Северо-Запада России*. В отличие от исследования Филиппова и Юрковского [8], данная статья сосредоточена на трех кластерах, имеющих различную специализацию, но схожие дополнительные компетенции.

Мы представляем теоретический анализ, опирающийся на работу П. Филиппова и В. Юрковского [8], которая позволила авторам заложить основу для исследования предпосылок расширения сотрудничества посредством использования особенностей кластеров. В статье анализируются характеристики, наиболее важные для кластерной интернационализации: структура кластера и основа экономической деятельности, способность к росту, инновационный потенциал, конкурентные преимущества и конкурентоспособность в целом, структура управления и собственности, а также государственная политика по отношению к кластеризации. Результаты проведенного анализа представлены в таблице (см. с. 92—93), где приводятся факторы, способствующие расширению межкластерного взаимодействия Эстонии, Финляндии и Северо-Запада России, а также препятствующие межкластерному сотрудничеству.

Особенности эстонского судостроительного кластера

Компании эстонского кластера расположены главным образом в прибрежных зонах Эстонии, особенно вокруг Таллина. Судостроение в этой стране имеет давние традиции, а ремонт и обслуживание судов в настоящее время составляет основу деятельности кластера. В Эстонии в основном строят малые суда. Например, активный кластер на о. Сааремаа специализируется на строительстве яхт, малых судов и деревянных лодок. В эстонском кластере явно доминирует концерн *BLRT Grupp*, имеющий почти 80 % от общего оборота морского кластера [15]. Направления деятельности этого концерна — судостроение, судоре-

монт, изготовление металлоконструкций и машиностроение [18]. В эстонский кластер судостроения входит приблизительно 50 компаний [15]. За исключением концерна *BLRT Grupp*, другие участники кластера относятся к предприятиям малого и среднего бизнеса и производят узкоспециализированную продукцию [18]. В связи с небольшим количеством компаний и ограниченным масштабом их деятельности кластер судостроения Эстонии может быть охарактеризован как относительно ограниченный по своим масштабам и сегментированный по структуре, что препятствует возможности получать существенные преимущества от кластеризации.

Поскольку компании-участники кластера являются главным образом предприятиями среднего и малого бизнеса, в основном их деятельность реализуется в географических границах кластера, включая и проведение научных исследований, и осуществление опытно-конструкторских разработок, и логистику и управление. Концерн *BLRT Grupp* представлен также в Финляндии, Литве и Норвегии, но поскольку его головной офис располагается в Таллине, то значительная часть деятельности концерна осуществляется в рамках национального кластера.

У судостроительного кластера Эстонии есть потенциал для роста, но недостаток инвестиций и квалифицированной рабочей силы представляют проблему для его дальнейшего развития [7]. При этом быстро растущий сектор информационных технологий и коммуникаций, благоприятная бизнес-среда создают отличную основу для развития морских компаний. Однако им необходимо совершенствовать свой продукт и внедрять инновации для повышения конкурентоспособности в будущем. Предприятия среднего и малого бизнеса судостроительного кластера Эстонии также испытывают недостаток в финансовых ресурсах и практическом опыте проведения политики интернационализации [19], что ограничивает возможности их экономического роста.

Хорошее соотношение цены и качества является одной из ключевых характеристик эстонских судостроительных компаний. Предприятия малого и среднего бизнеса в этой сфере часто используют местные ресурсы, что позволяет им конкурировать по издержкам и трудовым затратам. Компании — участники кластера смогли успешно адаптироваться и занять относительно сильную позицию на рынке в своих сегментах, но рынок с его колеблющимися ценами на узкоспециализированные продукты представляет определенную проблему [18]. Эстонские морские кластерные компании функционируют главным образом на внутреннем и региональном рынках. Хотя, например, судостроительный завод *Baltic Workboats* представлен на рынке стран Балтийского региона, а концерн *BLRT Grupp* считается крупнейшей судоремонтной компанией в странах Балтии.

Вопросы, связанные с кластером морского судоходства в Эстонии, находятся в основном в ведении Министерства экономики и коммуникаций. В целом это министерство во многом способствует созданию

общих условий для роста конкурентоспособности морского судоходства [15]. Кроме того, государство играет ключевую роль в разработке нормативно-правовой базы, финансировании подготовки кадров в области морского судоходства, а также в поддержке и развитии инфраструктуры. Что касается негосударственной поддержки предпринимательства, то финансовую помощь и подготовку персонала предоставляет, например, фонд содействия развитию предпринимательства *Enterprise Estonia*. Эстонское правительство также приняло план развития морского судоходства на период 2011—2020 гг., цель которого — осуществление подготовки кадров в области мореходства, стимулирование предпринимательства, проведение научных исследований и опытно-конструкторских разработок. Однако, несмотря на наличие компаний-участников, способствующих развитию отрасли, эстонский кластер судостроения является относительно небольшим и ограниченным с точки зрения масштабов деятельности, поэтому он мог бы, безусловно, извлечь значительную пользу от укрепления международных связей.

Особенности кластера морского судостроения Финляндии

Знания и опыт Финляндии в области судостроения сегодня находятся на высоком уровне вследствие исторических причин — выплаты компенсации Советскому Союзу после окончания Второй мировой войны. Эти компенсации включали и товары, производство которых до войны было развито слабо. В качестве компенсации Финляндия должна была поставлять продукцию судостроительной промышленности и металлургии, которые прежде в стране не были достаточно развиты. Таким образом, судостроению Финляндии пришлось пройти процесс быстрого развития, и оно достигло такого уровня производительности, который позже способствовал росту всей национальной экономики [17].

В настоящее время кластер морского судостроения Финляндии достаточно большой, поскольку включает предприятия широкого диапазона горизонтально связанных отраслей и подотраслей и производит самые разнообразные товары и услуги. Однако кластер может быть характеризован и как узкий — в том смысле, что малые компании охотнее специализируются в рамках собственных сегментов рынка. Кроме того, значительная часть компаний находится на верхних ступенях цепочки производства и в меньшей степени вовлечена, например, в производство сырья, полуфабрикатов и секций судов, которые (среди прочего) часто заказываются в Польше и России [2]. Что касается географических рамок кластера, то большинство компаний расположено в прибрежной зоне Финляндии, что оказывает существенное влияние на экономическое развитие соответствующих территорий, увеличивая уровень занятости в этих регионах, а также благотворно влияя на развитие страны в целом.



Эффективность цепочки создания добавленной стоимости частично достигается и вне географических границ кластера. Например, крупные международные компании, такие как транснациональная компания *ABB*, машиностроительная компания «Роллс-ройс» и судостроительное предприятие *STX*, осуществляют разработку корпоративных стратегий и общее руководство из штаб-квартир, расположенных за границей. Кроме того, подобные компании значительную часть своих научных исследований и опытно-конструкторских разработок осуществляют вне границ кластера. При этом большинство компаний — участниц кластера — это предприятия малого и среднего бизнеса, которые выполняют практически все важнейшие виды деятельности, включая проведение научных исследований, осуществление опытно-конструкторских разработок, управление производством и сбытом, а также организацию логистики.

Рост морского судостроения Финляндии связан прежде всего с активным внедрением инноваций, развитием новых технологий и специализацией. Инновационный потенциал финских морских компаний достаточно высок и поддерживается хорошо развитой национальной системой инноваций. Несмотря на то что у судостроительного кластера страны есть потенциал для удовлетворения растущих потребностей в новых продуктах и услугах (связанных, например, с использованием передовых технологий), расширение научных исследований и опытно-конструкторских разработок, а также инновационная деятельность могли бы оказывать более значительную помощь в повышении конкурентоспособности кластера. Кроме того, рынок с колеблющимися в секторе судостроения ценами создает проблемы и кластерным компаниям, и кластеру в целом. Развитие морского судостроения циклично по своей природе, и во время массовых увольнений специалисты часто переходят в другие отрасли или рынки [2]. Таким образом, для отрасли в определенный момент может стать проблемой обеспечение кластера достаточным количеством специалистов. В качестве резервного запаса часто привлекается иностранная рабочая сила, особенно когда финские верфи получают крупные заказы [10].

Ключевые конкурентные преимущества финского кластера морского судостроения связаны главным образом с его высоким инновационным потенциалом. Основные достоинства кластера заключаются в специализации и ноу-хау в различных областях — проектировании, машиностроении, арктическом судоходстве, технологиях освоения шельфа и т. д. Морские и судостроительные компании Финляндии имеют отличную репутацию и характеризуются как надежные, строго соблюдающие график выполнения работ и производящие высококачественный продукт [2]. Отличные знания и опыт в нескольких узкоспециализированных секторах рынка создали положительную характеристику всего кластера, занимающего центральное положение на рынке ноу-хау [10]. Действительно, многие кластерные компании являются лидерами в своих сегментах рынка: транснациональная компания *ABB* с разработан-

ной ею технологией силовых установок; судостроительный завод *Tech-nip*, предложивший технологию *Spar*-платформ; компания *KONE* с инновационной технологией подъемников; а также концерн *Napa*, предлагающий программное обеспечение для проектирования судов [13]. Однако большинство компаний финского кластера не в состоянии конкурировать по цене, например, с крупными кластерами судостроения из Китая и Южной Кореи. Тем не менее можно утверждать, что специализация на продуктах с высокой добавленной стоимостью в целом была успешной идеей, так как знания, опыт и надежность финских компаний остаются востребованными на рынке [10].

В Финляндии компании морского судостроения в основном появились на базе ряда судостроительных верфей, таких как *Laivateollisuus*, *Rauma-Repola*, *Valmet*, *Hollming* и *Wärtsilä*, в результате аутсорсинга различных экономических и производственных операций. Благодаря общим правилам экономической деятельности сотрудничество между компаниями развивалось довольно естественно, а внутрикластерные связи были хорошо развиты и эффективно функционировали. Кластер объединил и крупные компании, и предприятия малого и среднего бизнеса, которые составляли большинство. Многие из этих компаний не конкурируют непосредственно друг с другом, что увеличивает потенциал для развития сотрудничества внутри кластера. В целом субподрядчики в секторе судостроительной промышленности принимают достаточно активное участие в сетевом сотрудничестве, а верфи — в совместных проектах. Необходимо отметить, что сетевое сотрудничество в рамках кластера создает существенные преимущества для компаний-участников, а также способствует лучшему удовлетворению потребностей клиентов и увеличению объема совместных научных исследований и опытно-конструкторских разработок. Тем не менее существующее сотрудничество может быть значительно расширено, а налаженные связи еще более укреплены, для того чтобы компании могли извлекать максимальную пользу от кластеризации. Лишь часть финских компаний морского судостроения проводит политику интернационализации и ориентирована на экспорт. Большая же доля участников кластера, работает на внутреннем рынке и входит в местную цепочку поставок, обслуживая финские верфи. Следовательно, они в значительной степени зависят от заказов конкретных предприятий. Действительно, кластерные сети прежде всего ориентированы на судостроительные предприятия, что в некоторой степени препятствует стратегии интернационализации на предприятиях и диверсификации сетевого взаимодействия [1].

Правительство страны оказывает значительное влияние на развитие кластера морского судостроения в Финляндии. В целом государство играет важнейшую роль в поддержке и развитии инфраструктуры этого сектора промышленности, в формировании политической и экономической среды, в которой функционирует кластер. Правительство Финлян-

дии приняло дополнительные целевые программы, направленные на его развитие. В 2010—2012 гг. Министерство труда и экономики обозначило морское судостроение как сектор, подверженный скачкообразным структурным изменениям, и в рамках разработанного общего плана преодоления кризиса выделило финансовую помощь для инвестиций и реализации проектов в данном секторе [11]. В 2013 г. была создана рабочая группа, которая оценивает результаты структурных изменений и вырабатывает рекомендации по дальнейшему развитию морского судостроения и повышению его конкурентоспособности [12].

Кроме того, большое влияние на функционирование кластера оказывают различные заинтересованные группы и ассоциации. Например, Финская морская ассоциация создала дискуссионный форум и платформу для сотрудничества с компаниями, работающими в этой области; ассоциация защищает интересы своих членов и занимается политическим лоббированием. В Финляндии существуют достаточно мощные профсоюзы, которые формируют среду для развития кластера. К тому же финансовые институты, такие как *Finnvera* и Финское агентство по финансированию технологий и инноваций (*Tekes*), выделили средства на научные исследования и опытно-конструкторские разработки. Организация *Finpro* оказывает поддержку в проведении политики интернационализации, формируя при этом инновационные кластеры. Компании — члены кластера достаточно активно сотрудничают с университетами и научно-исследовательскими институтами, участвуя в различных научных исследованиях и реализации образовательных программ [1]. Таким образом, можно сказать, что внутрикластерные связи разнообразны и хорошо функционируют. При этом проведение активной политики интернационализации, особенно предприятиями малого и среднего бизнеса, могло бы способствовать повышению конкурентоспособности кластера в целом и созданию новых возможностей для развития бизнеса.

Особенности судостроительного кластера Северо-Запада России

В российском судостроении доминирует военное производство, а гражданская судостроительная промышленность распределена между северо-западной, южной и дальневосточной частями России. Традиционно судостроение в основном сосредоточено на Северо-Западе страны: расположенные здесь предприятия производят 72 % общего объема продукции судостроения России; на них также приходится более 80 % от общего объема научных исследований и опытно-конструкторских разработок в этой области [6].

Структура российского кластера значительно отличается от финского, прежде всего тем, что около 80 % заказов на производство судов

в стране принадлежит государственной объединенной судостроительной корпорации (ОСК). Этот холдинг, базирующийся в Санкт-Петербурге, объединяет государственные дочерние предприятия судостроения, судоремонта и обслуживания на Северо-Западе России и Дальнем Востоке. Небольшие компании, связанные с данной отраслью, разрознены и не образуют такого организованного кластера, как, например, в Финляндии. Географический охват кластера достаточно мал, несмотря на то что он имеет прочные связи с военным и топливно-энергетическим секторами из-за их потребности в судах различного вида. Глубина кластера, в свою очередь, довольно большая, так как отрасль осуществляет производство полностью укомплектованных военных кораблей; что же касается строительства гражданских судов, то в настоящее время здесь компетенции кластера ограничены строительством корпусов, особенно по международным контрактам.

В эпоху Советского Союза российская судостроительная промышленность функционировала довольно активно, выполняя большие военные заказы. После распада СССР отрасль пришла в упадок. Благодаря возросшему недавно интересу к арктическим запасам углеводородов и использованию северных морских путей сектор вновь обратил на себя внимание и получил финансовую поддержку государства. Таким образом, судостроительный кластер Северо-Запада России переживает второе рождение. Правительство подчеркивает, что судостроительная промышленность является сегодня одним из стратегически важных секторов экономики. Согласно российской Целевой программе развития судостроения, к 2030 г. в пять раз должно увеличиться количество выпускаемых судов, а общее государственное финансирование отрасли составит 1,3 трлн рублей [3; 20]. Данная программа разделяет российский кластер судостроения на три сектора: трудоемкий кластер Северо-Запада, требующий модернизации; южный — расположенный в основном в особых экономических зонах; кластер на Дальнем Востоке с новым современным комплексом верфей [3]. Дальневосточный комплекс, вероятно, станет приоритетным для России из-за активной деятельности по добыче нефти и газа, требующей производства новых судов в регионе [16].

Потенциал развития судостроения в России действительно значителен, так как российский флот нуждается в быстрой и масштабной модернизации, а доля заказов частных судовладельцев на судостроительных верфях составляет в настоящее время лишь 6% [20]. Кроме того, преследуя цель диверсификации производства, Россия все чаще проявляет желание перейти от исторически унаследованного производства военных судов к производству судов гражданских. В настоящее же время, как уже упоминалось, участие в строительстве гражданских судов сводится к монтажу корпуса. Для диверсификации необходимы новое оборудование и технологии. Осуществление амбициозных планов Целевой программы потребует времени, но приведет к обновлению судостроительного кластера. Сейчас активизации этого процесса мешает нехватка научно-технического персонала в сфере проектирования и управления проектами, а также квалифицированной рабочей силы.

Что касается инновационного потенциала российской судостроительной промышленности, то уровень внедрения инноваций здесь пока низок, несмотря на то что данная отрасль постоянно развивается. Получив государственное финансирование, российские компании стремятся использовать его для расширения знаний и опыта судоходства в Арктике; они более активно участвуют в научно-исследовательских и опытно-конструкторских разработках, развивают сотрудничество с международными организациями.

Однако, сравнивая конкурентоспособность судостроительных предприятий России и других стран в плане внедрения технологий и ноу-хау, нельзя не заметить очевидное отставание российских участников судостроительного кластера от своих зарубежных партнеров. Сегодня российский судостроительный кластер выигрывает лишь благодаря довольно низкой стоимости рабочей силы и невысокой цены на сталь. Но уже тот факт, что российские частные компании отдают предпочтение иностранным судостроителям, является неким показателем низкой конкурентоспособности национального судостроения. Тем не менее верфи на Северо-Западе России всё больше сотрудничают с европейскими коллегами, распределяя между собой различные этапы производства судов. Показательный пример в этом плане — российско-финская верфь *Arctech Helsinki Shipyard*, которая в настоящее время работает под управлением российской компании *ОСК* и финской *STX*. Ледоколы, построенные на верфи, были первоначально спроектированы в Финляндии, сборка корпуса осуществлялась на верфях в Выборге или судостроительном заводе «Янтарь», завершено же производство было в Хельсинки. Международное сотрудничество и обмен опытом осуществляются и в форме программ мобильности для персонала.

Как и во всех стратегических секторах России, государство играет важную роль в развитии судостроительной промышленности. В данном случае оно выступает в качестве главного заказчика судов, владельца крупнейших верфей, при этом выступая основным источником финансирования. Участие государства, однако, не сильно способствовало развитию сектора, главным образом из-за отсутствия конкуренции между российскими судостроителями за международные заказы на строительство гражданских судов. Эта форма конкуренции могла бы подтолкнуть российских судостроителей к развитию технологий и ноу-хау, а также повысила бы экономическую эффективность предприятий.

Тем не менее значительный объем финансирования и достаточно широкое участие в международном сотрудничестве создают хорошие предпосылки для более активного формирования судостроительного кластера в России. При этом необходимо отметить, что в настоящее время здесь отсутствуют какие-либо организации, ассоциации или другие субъекты, которые высказывали бы заинтересованность в координировании деятельности кластера и продвижении интересов отрасли.

Проблема развития российской судостроительной промышленности не нова. Правительство страны с 1990-х гг. для поддержки отрасли про-

водило ряд мероприятий, которые оказались малоэффективными. Например, создание ОСК (Объединенной судостроительной корпорации) в 2007 г. было частью Стратегии развития судостроительной промышленности на период до 2020 г. и на дальнейшую перспективу. Однако холдинг все еще находится в процессе консолидации и развития сетевого сотрудничества с дочерними компаниями. Взаимодействие государства и частного бизнеса также не привело к существенному повышению конкурентоспособности. Вместо того чтобы поддерживать формирование естественных деловых связей и кластеризацию, государство осуществило мероприятия, суть которых заключалась в объединении участников в рамках самого холдинга, а цель — в повышении их конкурентоспособности. Тем не менее расширяющееся, хотя и медленно, деловое сотрудничество на международном уровне стало подходящей отправной точкой для вовлечения российского судостроительного кластера в мировую систему конкуренции.

Выводы

Несмотря на различную специализацию, финские и эстонские кластеры судостроения обладают потенциальными возможностями для сотрудничества в области опытно-конструкторских разработок, подготовки кадров, осуществлении ремонта, технического обслуживания и модернизации судов, а также в сфере лоббирования интересов кластеров на уровне Европейского союза. Сравнение Финляндии и России показывает, что судостроительные кластеры этих двух стран отличаются друг от друга с точки зрения структуры, технологических возможностей и международных связей. Но так как российские и финские судостроительные компании часто заняты на различных этапах судостроительного процесса (например, финские компании специализируются на проектировании, а российские — на строительстве корпусов), то они вполне могут дополнять друг друга, что показывает пример российско-финской судостроительной верфи *Arctech Helsinki Shipyard*.

Кроме того, развитие судостроительного сектора экономики России обеспечивает высокий рыночный потенциал для финских и эстонских компаний, специализирующихся на проектировании, программном обеспечении и поставке оборудования, поскольку в России существует очевидная потребность в их продукции и услугах. В то время как многие финские компании не решаются войти в российское деловое пространство, эстонские предприятия обладают высоким потенциалом для интернационализации. При этом решающими факторами выступают знание русского языка и наличие высокого потенциала для сотрудничества.

Рассмотренные кластеры, вероятно, могут выиграть от дальнейшего расширения двустороннего сотрудничества. Результаты анализа потенциала межкластерного взаимодействия между тремя странами, а также основные характеристики кластеров представлены в нижеследующей таблице.

Предпосылки для межкластерного взаимодействия судостроительных кластеров Эстонии, Финляндии и Северо-Запада России

Показатель	Эстония	Финляндия	Северо-Запад России
Структура деятельности и основа	Ремонт и техническое обслуживание судов. Ограниченные выгоды от кластеризации вследствие малого количества участников кластера	Широкий диапазон отраслей и подотраслей, производящих множество товаров и услуг. Участники представлены предприятиями малого бизнеса. Компании работают в верхнем сегменте цепочки производства и в меньшей степени вовлечены в производство (например, блоков судна и т. д.)	В судостроительной промышленности преобладает военное производство. Производство гражданских судов сводится к строительству корпусов, а новейшие технологии и оборудование импортируются
Потенциал роста	Компании работают главным образом на национальном и региональных рынках и имеют относительно большие доли рынка в собственных сегментах, но отсутствие стратегии интернационализации ограничивает их потенциал роста. Способность к росту ограничена также нехваткой инвестиций и квалифицированной рабочей силы	Экономический кризис негативно повлиял на развитие отрасли, особенно на деятельность судостроительных предприятий. Однако потенциал предприятий малого и среднего бизнеса остается высоким. Развитие отрасли стимулируется в основном активными государственными инновациями, развитием новых технологий и специализации	Вследствие существенных государственных инвестиций ожидается значительный рост, который приведет к восстанию и развитию отрасли
Инновационный потенциал	Положительные факторы, такие как хороший бизнес-климат, наличие развитого сектора информационных технологий и коммуникаций, способствуют формированию инновационного потенциала. Однако существует явная потребность в увеличении объема научно-исследовательских, опытно-конструкторских и инновационных разработок	Высокий инновационный потенциал, поддерживаемый развитой национальной системой внедрения инноваций. Наличие устойчивых связей между компаниями и научно-исследовательскими институтами, относительно большие инвестиции в научно-исследовательские и опытно-конструкторские разработки	Инновационный потенциал остается относительно низким из-за проблем, оставшихся с советского периода, отсутствия сотрудничества между государством и частным бизнес-сектором в научно-исследовательской и опытно-конструкторской работе, отчасти устаревших средств производства (необходимость импорта технологий)

Конкурентные преимущества и конкурентоспособность	Судостроительные компании предлагают хорошее соотношение цены и качества и конкурентоспособны в своих узкоспециализированных областях. Кластер мог бы значительно повысить свою конкурентоспособность, усилив международные связи	Длительный опыт в судостроении в сочетании с использованием современных технологий и эффективной политикой управления. Тем не менее высокие издержки на рабочую силу снижают конкурентоспособность сектора	Ключевые навыки и умения связаны в основном с военным судостроением, а довольно низкие издержки на рабочую силу являются конкурентным преимуществом. Находящийся в состоянии застоя судостроительный кластер неконкурентоспособен на международном уровне
Управление структура и ответственности	В кластере доминирует одна крупная международная компания, остальные участники — частные предприятия малого и среднего бизнеса	Кластер включает предприятия малого и среднего бизнеса и несколько более крупных компаний (некоторые из них принадлежат иностранным владельцам). Мощные объединения предприятий продвигают интересы кластера, касающиеся улучшения условий труда, что приводит к повышению затрат	Принадлежащие государству корпорации, деятельность которых в основном нацелена на поддержку военной и топливно-энергетической промышленности. Малые предприятия — участники кластера довольно разрознены и не способны самостоятельно выйти на международный уровень
Государственная политика по отношению к кластеризации	Государство играет важную роль в развитии кластера и разработало стратегию развития морского судостроения. Государственная поддержка компаний осуществляется посредством финансирования и подготовки кадров	Государство играет важную роль в развитии кластера и осуществило ряд мероприятий для его поддержки. Реализуется стратегия интернационализации. Предприятия малого и среднего бизнеса получают поддержку со стороны государства через осуществление различных проектов и схем финансирования	Государство оказывает существенную поддержку в развитии и консолидации сектора морского судостроения с помощью ряда мер, которые, однако, малоэффективны. Государство поддерживает национальные компании в реализации судостроительных проектов и проектов международного сотрудничества. Международные проекты интересны с точки зрения импорта технологий

Условные обозначения:

Способствует расширенному межкластерному взаимодействию

Оказывает смешанное влияние на межкластерное взаимодействие

Препятствует межкластерному взаимодействию

Некоторые кластерные характеристики могут быть обозначены в качестве факторов, способствующих межкластерному сотрудничеству, в то время как другие могут его тормозить. Как положительными факторами можно назвать специализацию и возможность взаимодополняющей экономической деятельности. Так, финский морской кластер ведет активную научно-исследовательскую и опытно-конструкторскую работу, специализируется на высокотехнологичном производстве, тогда как российская отрасль занимается производством корпусов судов и делает это по низкой цене. Эстонский кластер специализируется на ремонте, обслуживании судов и предоставлении других услуг. Объединение усилий, разнообразные и взаимосвязанные сферы экономической деятельности могли бы способствовать созданию в регионе Балтийского моря полного спектра различных продуктов и услуг в секторе морского судостроения — при условии активного участия кластерных компаний, организаций и лиц, принимающих политически важные решения, в международном сотрудничестве. Кроме того, вследствие совместного использования окружающей среды, кластеры имеют определенные общие черты: например, Балтийское море каждую зиму используется в качестве «арктической лаборатории» для судов ледового плавания и тестирования соответствующих технологий, а в целом все три кластера имеют большой опыт в решении проблем, связанных с ведением ледовой навигации.

Состояние стагнации российской судостроительной промышленности может рассматриваться в качестве фактора, одновременно способствующего и препятствующего международному сотрудничеству. С одной стороны, рынок предоставляет большие возможности для финских и эстонских ноу-хау, поскольку российские судостроители нуждаются в знаниях, опыте и современных технологиях. С другой стороны, условия ведения бизнеса в России требуют обновления, чтобы стать более привлекательными для международных компаний, в первую очередь для эстонских и финских малых и средних предприятий, многие из которых обладают передовыми технологиями, но испытывают недостаток в ресурсах и контактах для выхода на новый рынок. Таким образом, существует множество возможностей для дальнейшего развития международного сотрудничества между российским кластером и партнерами в регионе Балтийского моря.

Активное участие государства в развитии сектора поддерживает отрасль через заказы на строительство судов и их обслуживание, но при этом ограничивает конкурентоспособность предприятий, поскольку им не приходится бороться за получение заказов от иностранных клиентов. Отсутствие конкуренции в значительной степени препятствует развитию отрасли. В Финляндии ситуация прямо противоположная: отрасль стремится получить помощь финского правительства, поскольку судостроительные заводы, принадлежащие в настоящее время корей-

ским компаниям, испытывают определенные затруднения и недавно потеряли важные заказы на строительство судов от компаний международных перевозок. Несмотря на то что государственное участие в судостроительном бизнесе довольно нормальное явление для других европейских стран, не говоря уже об азиатских кластерах, финское правительство, кажется, не готово стать владельцем судостроительных предприятий. Это вынуждает судостроительные заводы и их поставщиков искать новые способы ведения бизнеса, а также быстрыми темпами повышать свою конкурентоспособность. Финское и эстонское правительства способствуют развитию местного морского судоходства с помощью различных организаций, оказывающих поддержку и финансирование научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ.

Сотрудничество эстонских и финских кластеров морского судоходства достаточно развито благодаря наличию естественных деловых связей. В частности, в Финляндии существуют различные ассоциации и группы заинтересованных предприятий, оказывающих поддержку бизнесу, реализующему стратегию интернационализации.

Эстонский судостроительный кластер напоминает российский по структуре: существует одна крупная корпорация, которая играет ведущую роль в отрасли и определяет траекторию ее развития. Однако российский кластер управляется государством и получает помощь для реализации стратегии интернационализации; в то же время здесь отсутствует система установления международных связей между кластерами — партнерами по региону. Таким образом, помимо различной специализации три анализируемых кластера отличаются друг от друга структурой и формой управления.

В результате проведенного анализа можно сделать вывод о том, что расширение сотрудничества в треугольнике рассматриваемых кластеров имеет значительный потенциал в плане объединения различных областей знаний, компетенций и навыков, а также в плане создания в регионе Балтийского моря комплексного международного судостроительного кластера. Однако вследствие различий в структуре кластеров и этапах их развития реализация этой задачи связана с большим количеством трудностей. Именно поэтому подобная интернационализация кластеров вряд ли произойдет сама собой в обозримом будущем. Требуется подготовка и подписание политического соглашения, а также получение политической поддержки для того, чтобы минимизировать препоны, стоящие перед компаниями, создающими международные сети в рамках трех вышеобозначенных кластеров, в особенности перед теми, которые могут стать основой конкурентоспособных кластеров.

Вследствие важности таких инициатив для развития сотрудничества и на политическом, и на деловом уровне крайне необходимо проведение дальнейших исследований. Так, нужно сравнить и дополнить полученные результаты статистическими данными либо данными опросов

(например, анкетирования представителей компании или лиц, принимающих политически важные решения), а также проанализировать конкретные примеры, что будет способствовать более глубокому пониманию потенциала межкластерного сотрудничества.

С теоретической точки зрения крайне важно дальнейшее исследование факторов, способствующих интернационализации. Надо рассмотреть примеры интернационализации, которые могут быть позаимствованы из других секторов экономики и других регионов мира, поскольку конкурентоспособность в любой сфере в значительной степени является результатом налаживания системных связей. Проведение такого комплексного исследования обогатит накопленные знания, полученные в результате анализа потенциала и препятствий на пути реализации стратегии интернационализации судостроительной промышленности в регионе Восточной Балтики.

Авторы выражают благодарность за финансовую поддержку научной работы Европейскому фонду регионального развития, Программе INTERREG IV 2007—2013 ЕС, а также за ценные комментарии и рекомендации доктору философии Теemu Мэксонен.

Данная статья была подготовлена в рамках проекта SMARTCOMP.

Список литературы

1. *Andrésen A., Junnelius J., Laaksonen E., Mäkinen H.* The Finnish maritime cluster, Maritime companies and their business networks in the Central Baltic region // SmartComp Research Report. 2013. №2.
2. *Andrésen A., Laaksonen, E., Mäkinen H.* The Finnish maritime cluster, Maritime cluster analysis on the Central Baltic region // SmartComp Research Report. 2012. №1.
3. *Bank of Finland.* Russia wants to quintuple its shipbuilding output by 2030 // BOFIT Weekly. 2012. №46.
4. *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.
5. *Chiaroni D., Chiesa V.* Forms of creation of industrial clusters in biotechnology // Technovation. 2006. №26. P. 1064—1076.
6. *Doing Business in St. Petersburg // Shipbuilding cluster, 2011.* URL: <http://www.doingbusiness.ru/shipbuilding/clusters-business-sectors/shipbuilding-cluster/item> (дата обращения: 31.05.2013).
7. *An exhaustive analysis of employment trends in all sectors related to sea or using sea resources: Country report — Estonia, C3135, ECOTEC Research & Consulting and El Konsult 2006* URL: http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/documentation/studies/documents/estonia_employment_trends_en.pdf (дата обращения: 31.05.2013).
8. *Filippov P., Yurkovsky V.* Essay on internationalization potential of Northwest Russian and Finnish energy clusters // ETLA Discussion Papers / The Research Institute of the Finnish Economy (ETLA). 2007. №1078.
9. *Ketels C.* The impact of clusters and networks of firms on EU competitiveness // Final Report: Firm networks (May 2012). Studies in the Area of Competitiveness, WIFO, Specific Contract No 605748, 2012.



10. *Laaksonen E., Mäkinen H.* The Competitiveness of the Maritime Clusters in the Baltic Sea Region: Key Challenges from the Finnish Perspective // *Journal of East-West Business*. 2013. Vol. 19, № 1—2. P. 91—104.

11. *Abrupt* structural change areas and areas supported due to closure of garrisons // Ministry of Employment and the Economy, 2012. URL: http://www.tem.fi/en/regional_development/national_regional_development/abrupt_structural_change_areas (дата обращения: 31.05.2013).

12. *Meriteollisuuden* kilpailukykyryhmä aloittaa työnsä [Working group for the competitiveness of the maritime industry starts its work] // Ministry of Employment and the Economy, 2013. URL: https://www.tem.fi/?89508_m=109200&s=2468 (дата обращения: 31.05.2013).

13. *Suomen* offshore-toimiala 2012 [The Finnish Offshore Industry 2012], Prizztech Oy, 2012. URL: <http://www.prizz.fi/asiakaskuvat/Meri/Finnish%20offshore%20industry%202012.pdf> (дата обращения: 31.05.2013).

14. *Padmore T., Gibson H.* Modelling systems of innovation: II. A framework for industrial cluster analysis in regions // *Research Policy*. №26. P. 625—541.

15. *Portsmouth R., Hunt T., Terk E. et al.* Estonian maritime cluster // *Proceedings of Estonian Maritime Academy*. 2011. №13.

16. *Meeting* with Sovcomflot CEO Sergei Frank // the Official website of the President of Russia, 2013. URL: <http://eng.kremlin.ru/news/5820> (дата обращения: 21.08.2013).

17. *60 years* after the war reparations // Prime Minister's Office, 2012. URL: http://vnk.fi/tiedostot/julkinen/pdf/2012/Sotakorvaus_EN.pdf (дата обращения: 31.05.2013).

18. *Purju A., Branten E.* The Estonian maritime cluster // *Maritime cluster analysis on the Central Baltic region*, SmartComp Research Report. 2012. № 1.

19. *Rickevičius G.* Maritime industries cluster report, 2011. URL: http://www.balticsupply.eu/Portals/21/BalticSupply_Output_3_1_1_MARITIME_Final.pdf (дата обращения: 31.05.2013).

20. *Vorotnikov V.* Russia approves shipbuilding program // *Baird Maritime*. 2012. October 9. URL: http://www.bairdmaritime.com/index.php?option=com_content&view=article&id=13485:russia-approves-shipbuilding-program&catid=113:ports-and-shipping&Itemid=208 (дата обращения: 31.05.2013).

Об авторах

Эйни Лааксонен, магистр экономики, научный сотрудник, Панъевропейский институт, Школа экономики Турку, Университет Турку, Финляндия.

E-mail: eini.laaksonen@utu.fi

Ханна Мякинен, магистр искусств, научный сотрудник, Панъевропейский институт, Школа экономики Турку, Университет Турку, Финляндия.

E-mail: hasoma@utu.fi



THE POTENTIAL FOR EXPANDING INTER-CLUSTER COOPERATION
BETWEEN THE SHIP-BUILDING INDUSTRIES OF ESTONIA, FINLAND,
AND NORTH-WEST RUSSIA

E. Laaksonen *

H. Mäkinen *

* University of Turku
Turun Yliopisto, Turku, FI-20014, Finland

Received on May 31, 2013

The shipbuilding industry clusters in the Eastern Baltic Sea region, i. e. Estonia, Finland and North-West Russia, may benefit significantly from increased mutual cooperation; however, the international networks between the clusters are still poorly developed. The aim of this article is to analyse the preconditions for cluster internationalization between these clusters, which are rather different but complementary in terms of skills. The research material for this desk study was collected from various sources, including journal articles, media, research reports, and other publications. The results of the study indicate that the increasing cooperation within the triangle of these clusters has a significant potential in terms of combining different areas of expertise and creating a multidimensional maritime industry hub in the region. However, differences in the cluster structure and development stages lead to certain difficulties in achieving these objectives. In conclusion, the authors identify the factors both facilitating and inhibiting networking between the three clusters. This study provides a platform for further research focusing on the factors identified and gives ideas for public discussion on increased inter-cluster cooperation.

Key words: Estonia, Finland, North-West Russia, maritime industry, shipbuilding, cluster, internationalisation, international cooperation

References

1. Andréßen, A., Junnelius, J., Laaksonen, E., Mäkinen, H. 2013, The Finnish maritime cluster, *Maritime companies and their business networks in the Central Baltic region*, SmartComp Research Report, no. 2.
2. Andréßen, A., Laaksonen, E., Mäkinen, H. 2012, The Finnish maritime cluster, *Maritime cluster analysis on the Central Baltic region*, SmartComp Research Report, no. 1, December 2012.
3. Bank of Finland 2012. Russia wants to quintuple its shipbuilding output by 2030, 2012, *BOFIT Weekly*, no. 46, November 16.
4. 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.
5. Chiaroni, D. Chiesa, V. 2006, Forms of creation of industrial clusters in biotechnology, *Technovation*, no. 26, p. 1064—1076.
6. Doing Business in St. Petersburg 2011, *Shipbuilding cluster*, 2011, available at: <http://www.doingbusiness.ru/shipbuilding/clusters-business-sectors/shipbuilding-cluster/item> (accessed 31 May 2013).
7. ECOTEC Research & Consulting and El Konsult 2006, 2006, *An exhaustive analysis of employment trends in all sectors related to sea or using sea resources. Country report — Estonia*, C3135, August 2006, available at: http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/documentation/studies/documents/estonia_employment_trends_en.pdf (accessed 31 May 2013).

8. Filippov, P. Yurkovsky, V. 2007, Essay on internationalization potential of Northwest Russian and Finnish energy clusters, *ETLA Discussion Papers*, The Research Institute of the Finnish Economy (ETLA), no. 1078.

9. Ketels, C. 2012, *The impact of clusters and networks of firms on EU competitiveness*, Final Report: Firm networks (May 2012), Studies in the Area of Competitiveness, WIFO, Specific Contract No 605748.

10. Laaksonen, E. Mäkinen, H. 2013, The Competitiveness of the Maritime Clusters in the Baltic Sea Region: Key Challenges from the Finnish Perspective, *Journal of East-West Business*, Vol. 19, no. 1—2, p. 91—104.

11. *Ministry of Employment and the Economy*, 2012, Abrupt structural change areas and areas supported due to closure of garrisons, available at: http://www.tem.fi/en/regional_development/national_regional_development/abrupt_structural_change_areas (accessed 31 May 2013).

12. *Ministry of Employment and the Economy*, 2013, Meriteollisuuden kilpailukykytyöryhmä aloittaa työnsä [Working group for the competitiveness of the maritime industry starts its work], available at: https://www.tem.fi/?89508_m=109200&s=2468 (accessed 31 May 2013).

13. NAG Partners, 2012, *Suomen offshore-toimiala 2012* [The Finnish Offshore Industry 2012], Prizztech Oy, available at: <http://www.prizz.fi/asiakaskuvat/Meri/Finnish%20offshore%20industry%202012.pdf> (accessed 31 May 2013).

14. Padmore, T. Gibson, H. 1998, Modelling systems of innovation: II. A framework for industrial cluster analysis in regions, *Research Policy*, no. 26, p. 625—541.

15. Portsmouth, R., Hunt, T., Terk, E., Nommela, K., Hartikainen, A. 2011, Estonian maritime cluster, *Proceedings of Estonian Maritime Academy*, no. 13, Eesti Mereakadeemia.

16. President of Russia, 2013, Meeting with Sovcomflot CEO Sergei Frank, 2013, *the Official website of the President of Russia*, available at: <http://eng.kremlin.ru/news/5820> (accessed 21 August 2013).

17. *Prime Minister's Office*, 2012, 60 years after the war reparations, available at: http://vnk.fi/tiedostot/julkinen/pdf/2012/Sotakorvaus_EN.pdf (accessed 31 May 2013).

18. Purju, A. Branten, E. 2012, The Estonian maritime cluster, *Maritime cluster analysis on the Central Baltic region*, SmartComp Research Report, no. 1, December 2012.

19. Rickevičius, G. 2011, *Maritime industries cluster report*, available at: http://www.balticsupply.eu/Portals/21/BalticSupply_Output_3_1_1_MARITIME_Final.pdf (accessed 31 May 2013).

20. Vorotnikov, V. 2012, Russia approves shipbuilding program, *Baird Maritime*, October 9, 2012, available at: http://www.bairdmaritime.com/index.php?option=com_content&view=article&id=13485:russia-approves-shipbuilding-program&catid=113:ports-and-shipping&Itemid=208 (accessed 31 May 2013).

About the authors

Eini Laaksonen, MSc Economics, Project Researcher, Pan-European Institute, Turku School of Economics at the University of Turku, Turku, Finland.

E-mail: eini.laaksonen@utu.fi

Hanna Mäkinen, MA, Project Researcher, Pan-European Institute, Turku School of Economics at the University of Turku, Turku, Finland.

E-mail: hasoma@utu.fi

**КОНКУРЕНТНЫЕ
ЭФФЕКТЫ
НИЗКИХ ТОРГОВЫХ
БАРЬЕРОВ:
НЕКОТОРЫЕ ОЦЕНКИ
ДЛЯ КАЛИНИНГРАДСКОЙ
ОБЛАСТИ**

С. В. Голованова *



Внешняя торговля — важный фактор развития конкуренции на национальных рынках. Учитывая значительную протяженность территории России, можно ожидать, что интенсивность этого проконкурентного эффекта различается между регионами. В рамках анализа тестируется гипотеза о том, что уникальное географическое положение и экономический статус Калининградской области способствуют активному развитию внешней торговли, что, в свою очередь, создает конкурентное давление на региональные цены.

Исследование включает два основных направления анализа: межрегиональное сопоставление темпов роста внешней торговли; оценка влияния российских и европейских цен на индекс потребительских цен, а также цены отдельных товаров в Калининградской области. Основным источником информации — данные Росстата и Евростата. Для тестирования гипотез используются методы статистического и эконометрического анализа.

Выявлено, что статус свободной экономической зоны и уникальное географическое расположение Калининградской области не способствовали повышенным темпам роста внешней торговли региона, но привели к смещению ее структуры в пользу импорта товаров, создавая дополнительное конкурентное давление на внутренние рынки. Не подтверждена гипотеза о существенном влиянии европейских цен на изменения регионального индекса потребительских цен и цен производителей на отдельные импортируемые товары в краткосрочном периоде. Тем не менее косвенные свидетельства конкурентных эффектов внешней торговли обнаружены при проведении сравнительного анализа уровней цен регионов Северо-Западного федерального округа.

* Национальный исследовательский университет — Высшая школы экономики в Н. Новгороде. 603155, Россия, Нижний Новгород, Б. Печерская, 25/12

Поступила в редакцию 12.10.2013 г.

doi: 10.5922/2074-9848-2013-4-7

© Голованова С. В., 2013

Ключевые слова: Калининградская область, свободная экономическая зона, внешняя торговля, конкуренция, цены

1. Торговые барьеры как инструмент конкурентной политики

В составе конкурентной политики традиционно выделяют два ключевых блока — защитные и активные меры, каждый из которых имеет особую функцию и дополняет другую. В случае защитных мер основной акцент государственной политики ставится на предотвращении снижения уровня конкурентного взаимодействия на рынках, где оно присутствует. Достигается эта цель преимущественно за счет системы ограничений, накладываемых на допустимые направления трансформации структуры рынков (прежде всего здесь речь идет о контроле сделок экономической концентрации) и поведение экономических агентов (злоупотребление доминирующим положением, согласованные действия и т. п.). Контроль за выполнением этих ограничений становится основным функционалом российского антимонопольного органа — Федеральной антимонопольной службы. Активные меры конкурентной политики более разнообразны и включают весь круг мероприятий, ориентированных на развитие конкурентного взаимодействия на рынках, где оно отсутствует, в том числе меры, направленные на развитие новых производств, дерегулирование естественных монополий, снижение административных барьеров, препятствующих входу на рынки, и многое другое¹. К активным мерам конкурентной политики может быть отнесена и система ограничений внешней торговли, оказывающая определяющее воздействие на интенсивность международной конкуренции как фактор структурных изменений национальных отраслевых рынков.

Результаты моделирования эффектов международной торговли в условиях несовершенной конкуренции как для однородного [6; 10], так и для дифференцированного [9; 15] товара говорят о том, что либерализация внешней торговли может стать «стратегическим субститутом» по отношению к антимонопольной политике: снижение барьеров на пути импорта товара приводит к снижению его внутренней цены.

Существует большое количество эмпирических свидетельств того, что уменьшение торговых ограничений оказывает дисциплинирующее воздействие на ценовое поведение компаний. На примере данных по странам и товарным группам за разные периоды времени доказано, что либерализация внешней торговли приводит к снижению внутренней цены товара и ее приближению к величине предельных издержек производства [11—14]. Значимый результат наличия этой взаимосвязи получен не только при исследовании средних внутренних цен на товары, но и при использовании данных в разрезе предприятий [8]. Выявлен также факт уменьшения влияния рынка в отдельных отраслях пищевой промышленности Швеции в результате снижения внешнеторговых ограничений, обусловленных входом страны в состав Европейского союза [16]. Отдельные конкурентные эффекты отмечаются отечественными

¹ Более подробно о соотношении активных и защитных мер конкурентной политики и проблемах координации деятельности структур, ответственных за реализацию различных блоков инструментов, см. [1; 5].

учеными и в отношении российской экономики [2; 4]. В представленном ниже исследовании нам хотелось бы сконцентрировать внимание на региональных аспектах рассматриваемой проблемы.

2. Внешняя торговля Калининградской области в сравнении с другими субъектами РФ

Уникальность положения Калининградской области определена, с одной стороны, ее географической обособленностью от основной территории России и приближенностью к европейским странам, с другой — статусом региона как Особой экономической зоны, в рамках которой действует свободный таможенный режим. В совокупности эти факторы, как ожидается, должны способствовать активному развитию внешнеторговых отношений региона. Наблюдаются ли различия в разрезе субъектов РФ?

Для тестирования гипотезы о том, что региону свойственны более высокие темпы развития его внешнеторговой деятельности, обратимся к данным Росстата. Поскольку развитие внешнеторговой деятельности во многом определяется ростом валового выпуска (как потенциала для экспорта, с одной стороны, и платежеспособного спроса — с другой), проверке подлежит гипотеза о том, что темпы роста объема торговли Калининградской области превышают средний уровень среди регионов России с сопоставимыми темпами роста ВРП.

Расчеты проводятся на основе данных по всем субъектам РФ за период 1998—2011 гг., что определено доступной статистической информацией. В целом результаты сопоставлений (рис.) подтверждают наличие положительной связи между темпом роста выпуска (дохода) региона и темпами роста объема торговли. Однако в отношении Калининградской области никаких преимуществ в темпах развития внешней торговли перед другими регионами России не выявлено: соотношение показателей в рассматриваемом субъекте соответствует среднему уровню в РФ.

С точки зрения конкурентных эффектов внешней торговли наибольший интерес представляет активность импорта. Режим свободной таможенной зоны, введенный в регионе в 1996 г. и действующий до 2016 г., создает стимулы для ввоза товаров зарубежного производства на территорию Калининградской области. Более того, в случае ввоза промежуточных товаров и производства из них здесь конечной продукции (что предполагает смену кода ОКВЭД) при дальнейшем движении товара в другие регионы России таможенная пошлина не взимается².

² См.: *Об утверждении* Правил применения критериев достаточной переработки и выдачи соответствующих сертификатов в отношении продуктов переработки товаров, ввезенных в соответствии с таможенным режимом свободной таможенной зоны, применяемым в Калининградской области : постановление Правительства РФ №171 от 30.03.2006. [Электронный ресурс]. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

В этой связи ожидаемо, что для Калининградской области будет характерно одно из самых низких в России значений коэффициента покрытия импорта экспортом³.

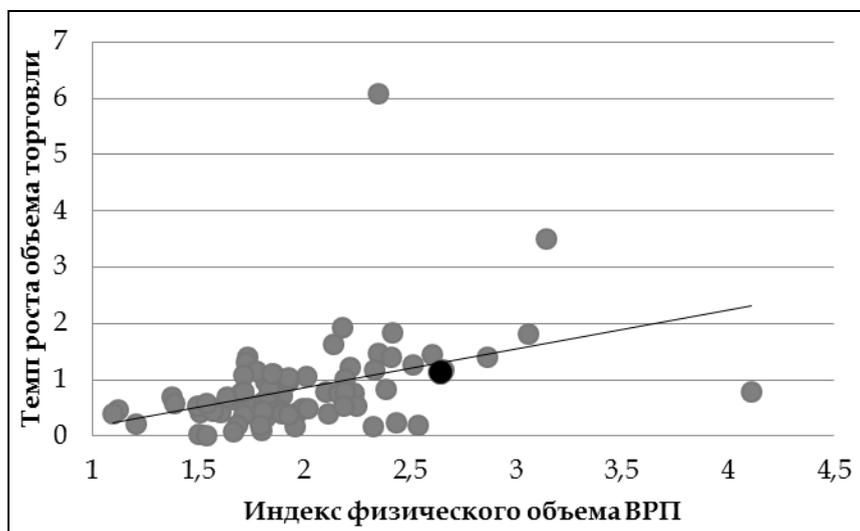


Рис. Соотношение индекса физического объема ВРП в основных ценах и темпа роста объема торговли в разрезе субъектов РФ, 1998—2011 гг. (черным цветом выделен показатель, соответствующий Калининградской области)

С точки зрения конкурентных эффектов внешней торговли наибольший интерес представляет активность импорта. Режим свободной таможенной зоны, введенный в регионе в 1996 г. и действующий до 2016 г., создает стимулы для ввоза товаров зарубежного производства на территорию Калининградской области. Более того, в случае ввоза промежуточных товаров и производства из них здесь конечной продукции (что предполагает смену кода ОКВЭД) при дальнейшем движении товара в другие регионы России таможенная пошлина не взимается⁴. В этой связи ожидаемо, что для Калининградской области будет характерно одно из самых низких в России значений коэффициента покрытия импорта экспортом⁵.

Согласно расчетам, это действительно так, причем если в 2000 г. значение данного коэффициента для Калининградской области было наименьшим среди всех субъектов РФ, то в 2011 г. оно находилось уже

³ Показатель рассчитывается как отношение торгового сальдо к объему импорта.

⁴ См.: *Об утверждении* Правил применения критериев достаточной переработки и выдачи соответствующих сертификатов в отношении продуктов переработки товаров, ввезенных в соответствии с таможенным режимом свободной таможенной зоны, применяемым в Калининградской области : постановление Правительства РФ №171 от 30.03.2006. [Электронный ресурс]. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

⁵ Показатель рассчитывается как отношение торгового сальдо к объему импорта.

на шестом месте (табл. 1). Причины этого могут быть различны, включая относительное снижение экспортного потенциала других регионов и/или создание в них благоприятных условий для импорта.

Таблица 1

Десять субъектов РФ, демонстрирующих наименьшее значение показателя покрытия импорта экспортом в 2011 г.

Субъект	Показатель покрытия импорта экспортом, %	
	2011	2000
Псковская область	-95	39
Калужская область	-95	-34
Республика Калмыкия	-92	314
Республика Адыгея	-92	-68
Карачаево-Черкесская Республика	-88	13
Калининградская область	-88	-94
Московская область	-88	-1
Республика Дагестан	-87	466
Кабардино-Балкарская Республика	-86	-37
Тамбовская область	-86	-28

Источник: расчеты автора по данным Росстат.

3. Российские или европейские цены?

Низкие ввозные торговые барьеры (обусловленные для Калининградской области не только льготами в отношении ввозных таможенных пошлин, но и малыми расстояниями до границы с европейскими странами Балтийского региона) должны оказывать давление на региональные цены товаров, прежде всего конкурирующих с импортными аналогами. Для ответа на вопрос о наличии и значимости ценовых эффектов, обусловленных особым положением Калининградской области, обратимся к данным Росстата и Евростата (Eurostat) — российского и европейского статистических агентств.

Доступная статистическая информация содержит данные по месячным индексам потребительских цен за период 2005—2011 гг. Интерес представляет динамика этого показателя как в целом по странам еврозоны (ЕС-17), так и для стран — ближайших соседей Калининградской области по Балтийскому региону: Латвии, Литвы, Польши и Эстонии. Используем корреляционный анализ для ответа на вопрос о том, динамика каких цен — российских или европейских — в большей степени определяет изменение потребительских цен в рассматриваемом субъекте РФ (табл. 2)⁶. Оценивается корреляция одновременных темпов роста

⁶ Коэффициент корреляции сам по себе не отражает направление причинно-следственной зависимости между ценами разных территорий. Однако в данном анализе мы предполагаем, что с большей вероятностью цены Калининградской области определяются ценами «остального мира» (с учетом направлений торговли это прежде всего Россия и страны ЕС), чем наоборот.

цен и корреляция ИПЦ Калининградской области с индексом цен других территорий в предшествующий период времени (лаг — 1 период). В последнем случае предполагается запаздывающая реакция цен в регионе.

Таблица 2

Показатели корреляции месячных индексов потребительских цен отдельных стран и Калининградской области

Страна	Калининградская область	
	Одновременное изменение	Лag в 1 период
Российская Федерация	0,81	0,72
Эстония	0,15	0,10
Латвия	0,22	0,24
Литва	0,15	0,19
Польша	0,07	0,06
Еврозона (17 стран)	-0,01	-0,04

Источник: расчеты автора по данным Росстата и Евростата.

Представленные данные не дают оснований полагать, что европейские цены оказывают большее влияние на динамику потребительских цен в Калининградской области, чем российские.

Недостаток приведенного анализа — высокий уровень агрегирования данных по ценам, в результате чего происходит смешивание эффектов цен торгуемых и неторгуемых, экспортируемых и импортируемых товаров и услуг. Следующий ниже анализ ориентирован на оценку сравнительной чувствительности региональных цен на отдельные товары к изменению российских и европейских цен на них.

В качестве исходной базы данных в расчетах используются месячные цены производителей на пять товаров, относящихся к группе импортируемых Россией: мясо (говядина), масло растительное, шоколад, обувь, автомобили легковые. Доступны данные для следующих территорий: Северо-Западный федеральный округ, Российская Федерация и еврозона (17 стран) — за период 2000—2013 гг.

Методология анализа основана на эконометрическом оценивании взаимосвязи временных рядов. Общий вид оцениваемой регрессионной модели:

$$\ln P_{it}^{CЗ} = c + \alpha_1 \ln P_{it}^{RU} + \alpha_2 \ln P_{it}^{EC} + \varepsilon_i,$$

где $P_{it}^{CЗ}$, P_{it}^{RU} , P_{it}^{EC} — средние цены на товар i в момент времени t в Северо-Западном ФО, России и еврозоне соответственно.

Оценки коэффициентов наклона α_1 и α_2 являются оценками эластичностей объясняемой переменной по соответствующим независимым переменным:

$$\frac{\partial \ln P_{it}^{C3}}{\partial \ln P_{it}^{RU}} = \frac{\ln(P_{i1}^{C3}/P_{i0}^{C3})}{\ln(P_{i1}^{RU}/P_{i0}^{RU})} = \frac{\ln\left(1 + \frac{\Delta P_i^{C3}}{P_{i0}^{C3}}\right)}{\ln\left(1 + \frac{\Delta P_i^{RU}}{P_{i0}^{RU}}\right)} \cong \frac{\Delta P_i^{C3}/P_{i0}^{C3}}{\Delta P_i^{RU}/P_{i0}^{RU}} = \hat{\alpha}_1;$$

$$\frac{\partial \ln P_{it}^{C3}}{\partial \ln P_{it}^{EC}} = \frac{\ln(P_{i1}^{C3}/P_{i0}^{C3})}{\ln(P_{i1}^{EC}/P_{i0}^{EC})} = \frac{\ln\left(1 + \frac{\Delta P_i^{C3}}{P_{i0}^{C3}}\right)}{\ln\left(1 + \frac{\Delta P_i^{EC}}{P_{i0}^{EC}}\right)} \cong \frac{\Delta P_i^{C3}/P_{i0}^{C3}}{\Delta P_i^{EC}/P_{i0}^{EC}} = \hat{\alpha}_2.$$

Для устранения проблемы нестационарности временных рядов анализ проводится для приращений (первых разностей) переменных (темпов роста цен, выраженных в евро), что сохраняет экономический смысл оценок коэффициентов наклона как оценок эластичности цен в предположении их стабильности во времени. Таким образом, в рамках анализа оценивается гипотеза о взаимосвязи краткосрочных шоков цен.

Коэффициенты корреляции независимых переменных для каждого из рассматриваемых товаров представлены в таблице 3. Во всех случаях эти коэффициенты достаточно низкие (меньше 0,8); следовательно, регрессоры могут одновременно вводиться в регрессионное уравнение.

Таблица 3

**Коэффициенты корреляции темпов роста
российских и европейских цен на рассматриваемые товары**

Мясо	Масло растительное	Шоколад	Обувь	Легковые автомобили
0,408	0,465	0,021	-0,038	0,008

Источник: расчеты автора по данным Росстата и Евростата.

Для выявления специфики индивидуальных эффектов проводится также оценка моделей фиксированных (FE) и случайных (RE) эффектов вида

$$\text{FE: } \ln P_{it}^{C3} = c_i + \alpha_1 \cdot \ln P_{it}^{RU} + \alpha_2 \cdot \ln P_{it}^{EC} + \varepsilon_{it}, \quad E(c_i, \varepsilon_{it}) \neq 0;$$

$$\text{RE: } \ln P_{it}^{C3} = c_i + \alpha_1 \cdot \ln P_{it}^{RU} + \alpha_2 \cdot \ln P_{it}^{EC} + \varepsilon_{it},$$

$$c_i = c + u_i, \quad E(u_i, \varepsilon_{it}) = 0.$$

Результаты оценки коэффициентов регрессионных моделей обобщены в таблице 4.

**Результаты оценки эластичности цен производителей Северо-Западного ФО
на отдельные товары по их российским и европейским ценам***

Показатель	Poол (отсутствие индивидуальных эффектов)	FE (модель фиксированных эффектов)	RE (модель случайных эффектов)
Константа	0,316 (0,880)	—	—
Оценка эластичности по российским ценам, α_1	0,274 (0,078)	0,274 (0,078)	0,274 (0,078)
Оценка эластичности по европейским ценам, α_2	0,418 (0,884)	0,368 (0,894)	0,400 (0,887)
Adjusted R-squared	0,018	0,020	0,018
F-statistic	6,508	2,997	6,493
Prob (F-statistic)	(0,002)	(0,007)	(0,002)

* Объясняемая переменная — темп роста цен производителей на рассматриваемые товары в Северо-Западного ФО, число наблюдений — 587.

Источник: расчеты автора по данным Росстата и Евростата.

В целом регрессии статистически значимы, но их объясняющая сила невелика. Это свидетельствует о том, что спецификация регрессионных моделей требует уточнения. При всех спецификациях лишь гипотеза о влиянии темпа роста российских цен на краткосрочные изменения цен в Северо-Западном ФО не отвергается: оценка соответствующего коэффициента эластичности во всех случаях статистически значима и равна 0,274.

Во всех рассматриваемых моделях оценка коэффициента при переменной темпа роста европейской цены товара положительна и по абсолютному значению превышает оценку коэффициента при российских ценах. Однако она статистически незначима, что не позволяет отвергнуть гипотезу о равенстве данного коэффициента нулю. Полученный результат может свидетельствовать о том, что цены производителей в Северо-Западном ФО — в данном случае на отдельные товары — более чувствительны к краткосрочным изменениям российских цен, чем европейских. Однако этот вывод требует уточнения в рамках дальнейшего развития исследований в данной области.

4. Уровень потребительских цен Калининградской области

Вторая (возможно, более важная с точки зрения конкурентных эффектов внешней торговли) ожидаемая особенность формирования региональных цен касается их абсолютного уровня. Можно ожидать, что цены на потребительские товары (прежде всего импортные и конкурирующие с импортом) в Калининградской области ниже, чем в других наиболее близких к ней регионах России в силу следующих причин:

— сравнительно низкие издержки транспортировки импортных товаров (в том числе ввозные пошлины), включенные в цену;

— более высокий уровень международной конкуренции (согласно результатам теоретического моделирования, он может оказывать влияние и на цены традиционно экспортируемых товаров).

Для тестирования этой гипотезы обратимся к данным по стоимости фиксированного набора потребительских товаров и услуг в 2011 г. Ввиду значительной протяженности территории России и неоднородности экономических условий ее регионов сопоставление уровней цен проводится только среди регионов Северо-Западного федерального округа.

Для сопоставления общих уровней потребительских цен в регионах проведены следующие преобразования данных:

— для каждого месяца определен медианный уровень цены среди рассматриваемых регионов;

— в каждом месяце для каждого региона найдено отношение цены к медианному уровню, рассчитанному на предыдущем этапе;

— для каждого региона определено медианное значение от получившихся на предыдущем этапе расчетов относительных уровней цен.

Значения итоговых показателей, отражающие относительные уровни потребительских цен на основные торгуемые товары, а также отдельные характеристики общего уровня доходов и интенсивности импорта (как косвенного индикатора уровня иностранной конкуренции) в регионах Северо-Западного федерального округа, представлены в таблице 5. В целом представленные данные свидетельствуют в пользу гипотезы о том, что при сопоставимых уровнях дохода на душу населения (что является отражением платежеспособного спроса в регионе) большая интенсивность импорта товаров способствует снижению общего уровня потребительских цен. Здесь необходимо оговориться, что территориальная близость рассматриваемых регионов отчасти нивелирует эффект повышения цен на импортируемую продукцию за счет издержек транспортировки, растущих по мере удаления от границы, что противоположно эффекту иностранной конкуренции на цены.

Таблица 5

**Некоторые характеристики регионов
Северо-Западного федерального округа, 2011 г.**

Регион СЗФО	Относительный уровень цен	ВРП на душу населения, тыс. руб.	Покрытие импорта экспортом, %
Мурманская область	1,206	329	395
Республика Коми	1,128	485	846
Архангельская область	1,095	361	2420
Санкт-Петербург	1,011	421	–35
Республика Карелия	1,01	223	357
Вологодская область	0,992	264	537

Регион СЗФО	Относительный уровень цен	ВРП на душу населения, тыс. руб.	Покрытие импорта экспортом, %
Ленинградская область	0,984	326	107
Калининградская область	0,982	244	–88
Псковская область	0,884	153	–95
Новгородская область	0,881	236	128

Источник: расчеты автора по данным Росстата.

* * *

Результаты проведенного анализа позволяют сформулировать следующие основные выводы.

Статус Особой экономической зоны и уникальное географическое расположение Калининградской области не способствовали повышенным темпам роста внешней торговли региона, но привели к смещению ее структуры в пользу импорта товаров, создавая дополнительное конкурентное давление на внутренние рынки.

В процессе анализа не нашла подтверждения гипотеза о существенном влиянии европейских цен на динамику регионального индекса потребительских цен и цен производителей на отдельные импортируемые товары. Этот вывод, однако, требует уточнения в рамках дальнейших исследований для выявления уникальных региональных факторов, определяющих краткосрочные шоки цен.

Косвенные свидетельства конкурентных эффектов внешней торговли выявлены при проведении сравнительного анализа уровней цен регионов Северо-Западного федерального округа: стоимость фиксированного набора потребительских товаров и услуг в Калининградской области ниже среднего уровня доходов на душу населения.

В тексте использованы материалы проекта Центра исследований конкуренции и экономического регулирования РАНХ и ГС при Президенте РФ (2013).

Список литературы

1. Авдашева С.Б., Шаститко А.Е. Конкурентная политика: состав, структура, система // Современная конкуренция. 2010. № 19(1). С. 5—20.
2. Голованова С.В. Сигналы несовершенства конкуренции: результаты анализа цен товаров, вовлеченных в международную торговлю // Современная конкуренция. 2010. № 4 (22). С. 11—25.
3. Единая межведомственная информационно-статистическая система России (ЕМИСС). URL: <http://www.fedstat.ru>



4. *Тенденции* изменения структуры российской промышленности в период экономического подъема / отв. ред. С. Б. Авдашева, С. В. Голованова. М., 2009.
5. *Шаститко А. Е., Павлова Н. С.* О сбалансированности инструментов конкурентной Политики // Бюллетень конкурентной политики ЛПККП. 2012. Вып. 7. URL: http://www.lccp.econ.msu.ru/sadm_files/bulletins/LCCP_bulletin_7_2012.pdf
6. *Dixit A.* International trade policy for oligopolistic industries // Conference Papers, The Royal Economic Society and The Association of University Teachers of Economics Brasenose College. Oxford, 1983.
7. *Eurostat* Statistics Database. URL: http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/statistics/search_database
8. *Harrison A.* Productivity, imperfect competition and trade reform: theory and evidence // Journal of International Economics. 1994. Vol. 36. P. 53—73.
9. *Helpman A., Krugman P.* Market Structure and Foreign Trade. Cambridge, 1985.
10. *Horstmann I. J., Markusen J. R.* Up the average cost curve: inefficient entry and the new protectionism // Journal of International Economics. 1986. Vol. 20. P. 225—247.
11. *Levinsohn J.* Testing the imports-as-market-discipline hypothesis // Journal of International Economics. 1993. Vol. 35. P. 1—22.
12. *Lundin N.* Import Competition, Product Differentiation and Mark-Ups: Microeconomic Evidence from Swedish Manufacturing in the 1990s. // Working paper. 2004. № 195.
13. *Roberts M., Tybout J.* Industrial Evolution in Developing Countries. Oxford, 1996.
14. *Tybout J.* Plant- and Firm-Level Evidence on «New» Trade Theories. (Чап. 13, Vol. 1) // Handbook of International Trade / ed. by K. E. Choi, J. Harrigan. Oxford, 2003.
15. *Venables A. J.* Trade and trade policy with differentiated products: a Chamberlinian-Ricardian model // Economic Journal. 1987. Vol. 97. P. 700—717.
16. *Wilhelmsson F.* Market Power and European Competition in the Swedish Food Industry // Journal of Agricultural & Food Industrial Organization. 2006. Vol. 7(1). Art. 7.

Об авторе

Светлана Викторовна Голованова, доктор экономических наук, профессор кафедры экономической теории и эконометрики, Национальный исследовательский университет — Высшая школы экономики в Нижнем Новгороде; старший научный сотрудник Центра исследований конкуренции и экономического регулирования, РАНХ и ГС при Президенте РФ.

E-mail: svgolovanova@hse.ru



COMPETITIVE EFFECTS OF LOW TRADE BARRIERS: EVALUATIONS FOR THE KALININGRAD REGION

S. Glovanova *

**National Research University — Higher School of Economics,
Branch in Nizhny Novgorod
25/12, Bolshaya Pecherskaya Ulitsa, Nizhny Novgorod, 603155, Russia*

Received on October 12, 2013

International trade is an important factor affecting competition in domestic markets. Considering the vastness of Russian territory, one can expect the pro-competitive effect to vary from region to region. This analysis tests the hypothesis that the unique geographical position and economic status of the Kaliningrad region contribute to the rapid development of international trade, which, in turn, exerts competitive pressure on regional prices.

The study incorporates two major lines of analysis: a) a comparison of the international trade growth rates of different Russian regions; b) an assessment of the influence of Russian and European prices on the consumer price index as well as prices for particular tradable goods in the Kaliningrad region. Rosstat and Eurostat serve as the main data sources. To test their hypothesis, the authors use the methods of statistical and econometric analysis.

The status of the free economic zone and unique geographic position of the Kaliningrad region do not result in high growth rates of international trade in the region, but rather lead to a structural shift towards import thus exerting additional competitive pressure on domestic prices. The analysis did not confirm the hypothesis about the considerable influence of European prices on the short run dynamics of the regional consumer prices index or prices for certain imported goods. Nevertheless, indirect evidence of competitive effects of foreign trade was found in the course of a comparative analysis of price levels in the regions of the Northwest Federal district: the cost of the standard set of consumer goods and services in the Kaliningrad region is lower than the level defined by the regional per capita income.

Key words: Kaliningrad region, free economic zone, international trade, competition, prices

References

1. Avdasheva, S.B., Shastitko, A.E. 2010, Konkurentnaja politika: sostav, struktura, sistema [Competition policy: the composition, structure, system], *Sovremennaja konkurencija* [Modern competition], no. 19 (1), p. 5—20.
2. Golovanova, S.V. 2010, Signaly nesovershenstva konkurencii: rezul'taty analiza cen tovarov, vovlechennyh v mezhdunarodnuju torgovlju [Signals imperfect competition: an analysis of prices of goods involved in international trade], *Sovremennaja konkurencija* [Modern competition], no. 4(22), p. 11—25.
3. *Edinaja mezhdomejstvennaja informacionno-statisticheskaja sistema Rossii (EMISS)* [United interagency information-statistical system of Russia (EMISS)], available at: <http://www.fedstat.ru> (accessed 1 August 2013).

4. Avdasheva, S. B., Golovanova, S. V. (eds.) 2009, *Tendencii izmenenija struktury rossijskoj promyshlennosti v period jekonomicheskogo podema* [Trends in the structure of Russian industry in the period of economic growth], Moscow, «Juridicheskij Dom «Justic-inform».
5. Shastitko, A. E. Pavlova, N. S. 2012, O sbalansirovannosti instrumentov konkurentnoj Politiki [On the balance of competition policy instruments], *Bjulleten' konkurentnoj politiki LPKKP* [Bulletin of competition policy LPKKP], no. 7, available at: http://www.lccp.econ.msu.ru/sadm_files/bulletins/LCCP_bulletin_7_2012.pdf (accessed 1 August 2013).
6. Dixit, A. 1983, *International trade policy for oligopolistic industries*, Conference Papers, The Royal Economic Society and The Association of University Teachers of Economics Brasenose College, Oxford.
7. *Eurostat Statistics Database*, available at: http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/statistics/search_database (accessed 1 August 2013).
8. Harrison, A. 1994, Productivity, imperfect competition and trade reform: theory and evidence, *Journal of International Economics*, no. 36, p. 53—73.
9. Helpman, A., Krugman, P. 1985, *Market Structure and Foreign Trade*, Cambridge, MIT Press.
10. Horstmann, I. J., Markusen, J. R. 1986, Up the average cost curve: inefficient entry and the new protectionism, *Journal of International Economics*, no. 20, p. 225—247.
11. Levinsohn, J. 1993, Testing the imports-as-market-discipline hypothesis, *Journal of International Economics*, no. 35, p. 1—22.
12. Lundin, N. 2004, *Import Competition, Product Differentiation and Mark-Ups:— Microeconomic Evidence from Swedish Manufacturing in the 1990s*, Working paper, no. 195, FIEF, Trade Union Institute for Economic Research.
13. Roberts, M., Tybout, J. 1996, *Industrial Evolution in Developing Countries*, Oxford University Press.
14. Tybout, J. 2003, Plant- and Firm-Level Evidence on "New" Trade Theories. (Chapter 13, Volume 1). In: *Handbook of International Trade*, edited by K. E. Choi and J. Harrigan, Oxford, UK, Blackwell Publishing.
15. Venables, A. J. 1987, Trade and trade policy with differentiated products: a Chamberlinian-Ricardian model, *Economic Journal*, no. 97, p. 700—717.
16. Wilhelmsson, F. 2006, Market Power and European Competition in the Swedish Food Industry, *Journal of Agricultural & Food Industrial Organization*, no. 7 (1), Article 7.

About the author

Prof. Svetlana Golovanova, Department of Economic Theory and Econometrics, Higher School of Economics National Research University, Nizhny Novgorod; Senior Research Fellow, Centre for Competition and Economic Regulation Studies, Russian Presidential Academy of National Economy and Public Administration.

E-mail: svgolovanova@hse.ru

УДК 911.3

**ПОТЕНЦИАЛ
ЭКОНОМИКО-
ГЕОГРАФИЧЕСКОГО
ПОЛОЖЕНИЯ
КАЛИНИНГРАДСКОЙ
ОБЛАСТИ:
ОГРАНИЧЕНИЯ
И ПЕРСПЕКТИВЫ
РЕАЛИЗАЦИИ**

А. Б. Себенцов*
М. В. Зотова*



Калининградская область и ее эксклавный статус — объект пристального внимания многих исследователей, представляющих разные страны и области знания. В то же время перспективы взаимодействия региона с соседними воеводствами Польши и уездами Литвы, составлявших некогда интегрированное социально-экономическое, а нередко и политическое пространство, остаются по-прежнему не совсем ясными. В научной литературе и публицистике распространен взгляд на Калининградскую область как «двойную периферию», исключенную из основных модернизационных процессов и в зоне европейской интеграции, и в РФ. Однако использование полимасштабного подхода к анализу социально-экономических показателей, результаты экспертных интервью и опросов показали, что эта точка зрения не вполне справедлива. Сравнение основных индикаторов, характеризующих Калининградскую область и соседние регионы Польши и Литвы, показало, что социально-экономическое положение и уровень жизни в них сопоставимы, поэтому существуют объективные предпосылки для равноправного межрегионального сотрудничества. Анализ объективной информации о социально-экономическом развитии приграничных регионов в совокупности с результатами опроса студентов в ведущих вузах Гданьска, Калининграда и Клайпеды говорит о том, что причины, деформирующие трансграничные отношения, во многом субъективны и лежат в сфере геополитических ориентаций, информационной и институциональной политики, устойчивых стереотипов общественного мнения. Таким образом, интеграция Калининградской области и остальной территории страны с годами все больше становится не только экономической, но и социально-культурной задачей. Представленный в статье анализ этапов эксклавизации региона и методов государственной поддержки, обусловленные спецификой ЭГП региона, подтверждают этот вывод.

* Институт географии РАН
119017 Москва,
Старомонетный переулок, дом 29

Поступила в редакцию 01.11.2013 г.

doi: 10.5922/2074-9848-2013-4-8

© Себенцов А. Б., Зотова М. В., 2013

Ключевые слова: эксклав, экономика приграничных регионов, градиенты, режим открытой экономической зоны, Калининградская область

Главная особенность экономико-географического положения (ЭГП) Калининградской области – это ее *эксклавный характер*. Опираясь на исследования Е. Ю. Винокурова [12], можно сказать, что Калининградская область сегодня является одновременно эксклавом России (по отношению к Польше и Литве) и полуанклавом Европейского союза. Анализ работ, посвященных особенностям ЭГП региона [14; 31; 37], показывает, что фактическая эксклавность Калининградской области формировалась постепенно. Можно выделить два основных этапа эксклавизации региона.

Первый этап (1990-е гг.) связан с процессами государственного строительства в Литве и Беларуси. Возникновение реальных барьеров из-за введения пограничного и таможенного контроля, появление торговых пошлин, визовых сборов увеличило временные и финансовые издержки на операции по ввозу и вывозу продукции, что ускорило и усилило распад межрегиональных производственных связей. Ситуация осложнялась и тем, что область испытывала высокую энергетическую зависимость от своих соседей по поставкам электроэнергии и топлива, а также от транзита российских энергоносителей через их территорию. В результате произошел глубокий спад в жизненно важных для региона отраслях — машиностроении, целлюлозно-бумажной, рыбной промышленности и др. Население ощутило прежде всего экономические последствия эксклавизации региона, хотя свобода передвижения через новую российско-литовскую границу сохранилась.

На втором этапе (2000-е гг.) эксклавизация стала следствием евроатлантической интеграции, охватившей пограничные государства, что привело к появлению новых таможенных и пограничных барьеров как для населения, так и для хозяйствующих субъектов региона. Так, если до 2003 г. жители Калининградской области могли посещать Польшу и Литву без виз¹ по общегражданским паспортам, то уже в 2003 г. для этого потребовались специальные визы, которые, впрочем, были многократными и бесплатными. Для транзита на территорию России и обратно выдавались специальные транзитные документы для железнодорожного (УПД ЖД) и других видов сухопутного транспорта (УТД). К 2005 г. даже для транзита в Россию уже необходимо было предъявлять загранпаспорт (кроме авиационного транспорта и паромного сообщения). Изолированность от основной территории России постепенно нарастала и все больше сказывалась на жизни населения.

Федеральные и региональные власти прилагали усилия для смягчения процесса эксклавизации с помощью дипломатических мер, а также за счет разработки и принятия ряда региональных и федеральных нормативных актов. Регион получил значительные преференции в таможенной и налоговой сферах, а также в части тарифной поддержки транспортного потока (субсидирование авиаперевозок, компенсация

¹ С 2002 г. транзит в Калининградскую область сухопутным транспортом через территорию Литвы стал возможен при условии использования Упрощенного транзитного документа.

транзитных расходов на прокачку газа через территорию Беларуси и Литвы и пр.). Создание в 1991 г. на территории области свободной экономической зоны «Янтарь» и закрепление статуса Особой экономической зоны (ОЭЗ) в 1996 г. позволило беспрошлинно импортировать сырье и полуфабрикаты, а также вывозить готовую продукцию, но при условии, что добавленная стоимость в пределах региона составит не менее 30% (для электроники и бытовой техники — 15%). В результате в регионе были сформированы крупные кластеры автомобильной, электронной и электротехнической промышленности, построенные на принципе импортозамещения [36].

Крупные инвестиции со стороны государства и подконтрольных ему компаний были направлены и на сокращение энергетической зависимости (строительство Калининградской ТЭЦ-2, начало строительства Балтийской АЭС), а также расширение транспортных возможностей региона по связям с основной территорией России (паромная переправа в Балтийске). Таким образом, действия федеральных и региональных властей стали мощным фактором регионального развития.

Федеральный закон об ОЭЗ в Калининградской области от 1 октября 2006 г. установил десятилетний переходный период (до 2016 г.), сохранив таможенные льготы для юридических лиц, зарегистрированных до 1 апреля 2006 г., и заменив их на налоговые льготы для новых резидентов ОЭЗ (ФЗ-№ 16 от 10.01.2006 г.) [35].

Свои коррективы внесло введение новых механизмов ограничения доступа к режиму свободной таможенной зоны в рамках Таможенного союза (Соглашение по вопросам СЭЗ от 18.06.2010 г.) [32]. Для нивелирования новых ограничений в конце июля 2013 г. в Федеральный закон об ОЭЗ в Калининградской области были внесены дополнения, гарантирующие резидентам ОЭЗ, зарегистрированным до 1 апреля 2006 г., компенсацию затрат на уплату введенных таможенных пошлин на товары Таможенного союза за счет средств федерального бюджета до 1 апреля 2016 г. Однако механизм выплат компенсации пока не выработан, и судьба резидентов ОЭЗ после 2016 г. так и не ясна.

Сейчас на предприятиях, пользующихся льготами ОЭЗ, производится более 70% промышленной продукции области — $\frac{1}{4}$ ВРП [26]. Продукция резидентов ОЭЗ имеет высокую степень тарифной защиты и налоговые преимущества перед прямым импортом. В то же время налоговые преференции, которые заменят таможенные льготы после 2016 г., вряд ли смогут компенсировать импортозамещающим предприятиям все издержки эксклавного положения. По мнению большинства экспертов, сужение возможностей по экономической поддержке резидентов ОЭЗ может привести к падению объемов производства или даже полному сворачиванию отдельных отраслей (электроника, пищевая промышленность, металлургия, деревообработка и легкая промышленность).

По оценкам экономистов, после прекращения действия закона «Об Особой экономической зоне» в 2016 г. ожидается падение ВРП на 16—19%, закрытие порядка 500 предприятий и сокращение занятых на

45—50 тыс. человек, а также резкое сжатие потребительского рынка и, как следствие, снижение объемов торговли и производства [10]. По информации региональных СМИ, некоторые компании уже начали переводить производство в Польшу и Литву, а также присматриваются к Беларуси [9; 20]. В 2012 г. объем выведенных иностранных инвестиций более чем на 100 млн долларов превысил объем вложенных, а за первые пять месяцев текущего года в области зафиксирован спад промышленного производства [26].

В 2013 г. для обеспечения устойчивого развития региона и смягчения последствий его эксклавности была принята государственная программа РФ «Социально-экономическое развитие Калининградской области до 2020 года». Программа включает, в частности, меры государственной поддержки региона: устранение избыточных административных барьеров в сфере таможенного администрирования, рассмотрение возможности продления переходных положений ФЗ об ОЭЗ (2006 г.), установление специального порядка перемещения товаров между Калининградской областью и остальной частью Таможенного союза, а также введение дополнительных налоговых льгот (по налогу на прибыль организаций, на имущество, НДС и т. д.) с целью поддержки лиц, осуществляющих приоритетные виды деятельности (промышленно-производственные, технико-внедренческие и др.) [13; 35]. По мнению губернатора региона, модернизация таможенных постов, заложенная в программе, также будет способствовать преодолению последствий отмены таможенных преференций ОЭЗ в 2016 г. и позволит снизить административные барьеры для бизнеса.

Тем не менее эксклавность не поддается полной компенсации в силу необходимости в той или иной мере согласовывать компенсационные механизмы с правительствами окружающих государств и их интеграционными объединениями. Интересы эксклава как относительно изолированной от остальной страны территориальной системы не всегда совпадают с интересами других регионов России и государства в целом. Решения, направленные на преодоление эксклавности, приводят к появлению у региона дополнительных преимуществ перед другими регионами со схожей хозяйственной специализацией. Это вызывает межрегиональные конфликты экономического и политического свойства. Кроме того, некоторые преимущества становятся причиной возникновения полуправового бизнеса.

Так, льготные условия ввоза и таможенного оформления иностранных автомобилей, существовавшие в Калининградской области в первой половине 2000-х гг., способствовали не только ее стремительной «автомобилизации» (многие автомобили, зарегистрированные в области, использовались в других регионах страны), но и привели к протестам со стороны автопроизводителей, а затем и властей других регионов России, особенно Самарской и Нижегородской областей. Еще более серьезный конфликт был связан с попыткой лишить калининградский «Автотор» таможенных льгот на ввоз иностранных машинокомплектов, что давало данному предприятию «исключительные» преимущества.

Под давлением Объединения автопроизводителей России «Автотор» был вынужден закрыть весной 2008 г. сборочную линию автомобилей «Чери» (Chery), которые составляли серьезную конкуренцию продукции АвтоВАЗа. Несмотря на существенные поступления в бюджет и прирост показателей в региональном промышленном производстве от сборки китайских автомобилей (более 35 тыс. произведенных и реализованных авто за 2007 г.), мощное лобби АвтоВАЗа во властных кругах привело в 2009 г. к аннулированию планов компаний «Чери» и «Автотор» по совместному строительству завода мощностью 200—250 тыс. автомобилей в год [14; 20]. Можно предположить, что анонсированный в 2013 г. проект автокластера в рамках государственно-частного партнерства на фоне снижения объемов производства автомобилей и спроса на них также способен вызвать подобные конфликты [15; 25].

В ряде случаев решения, принимаемые в интересах страны в целом, не учитывают эксклавное положение региона и больно ударяют по его населению и экономике. Так, долгожданное Соглашение о взаимном упрощении выдачи виз гражданам России и ЕС, вступившее в силу 1 июня 2007 г., привело к ужесточению визового режима для жителей области. Вместо бесплатной годовой визы для посещения Польши и Литвы жители области вынуждены оформлять однократную визу стоимостью 35 долларов. Другим примером может служить практика применения статьи 15 федерального закона «О порядке выезда из РФ и въезда в РФ», которая ограничивает возможности выезда за границу гражданам, уклоняющимся от обязательств, наложенных на них судом или третьей стороной (задолженность по кредиту, алиментам, квартплате и пр.). Эта статья ограничивает передвижение жителей Калининградской области в другие субъекты РФ, поскольку для этого необходимо пересекать государственную границу [22, с. 18].

Компенсировать издержки эксклавноности области может ее *транспортно-географическое положение (ТГП)* [19; 24; 36]. К несомненным плюсам ТГП региона обычно относят его выход к Балтике, обеспечивающий беспрепятственную связь с российским Северо-Западом (автомобильно-железнодорожный комплекс в Балтийске), а также расположение на перекрестке грузопотоков «север-юг» и «запад-восток». На примере других регионов мира известно, что подобные условия позволяют извлекать максимум выгоды из приморского положения [31]. По мнению многих экспертов, это дает возможность надеяться на формирование в регионе транспортного кластера, способного в дальнейшем интегрироваться в транспортную систему Балтийского региона [24].

Так, одна из ветвей Первого панъевропейского коридора (ветвь I-A, Via Hanseatica) должна помочь Калининградской области закрепить за собой статус естественного моста между разными частями единого европейского пространства — Польшей и странами Прибалтики. Однако полноценная реализация этого проекта, который предусматривает разработку специального туристического маршрута, осложняется не только недостаточным уровнем развития необходимой инфраструктуры, но и таможенными и пограничными барьерами.

Гораздо более конкурентоспособной выглядит другая ветвь Первого панъевропейского транспортного коридора (ветвь I-B, Via/Rail Baltica) — проект железной дороги со стандартной европейской шириной колеи (1435 мм), которая, не пересекая внешних границ Европейского союза, позволит напрямую связать крупнейшие города прибалтийских государств с железнодорожной сетью Западной Европы [6]. Этот проект также охватывает и автомобильную дорогу [28]. В связи с этим перевалка грузов через Клайпедский порт (грузооборот 40 млн т) с последующей их отправкой по ветви IX-A Клайпеда — Вильнюс выглядит куда более привлекательной в глазах потенциальных грузоотправителей и инвесторов, чем использование калининградской ветви транспортного коридора.

Поэтому, несмотря на то что Калининград (суммарный грузооборот в 2012 г. — 12,7 млн т) — единственный в России незамерзающий порт на Балтике, его транспортные перспективы неоднозначны. Заставляет сомневаться в будущем активном использовании калининградской транспортной ветви и конкуренция с соседними польскими портами — Гданьском (25 млн т) и Гдыней (15 млн т), хинтерланд которых не перерезается государственными границами.

Пограничное положение Калининградской области находится в сложном соотношении с ее эксклавным положением. Хотя эксклавность и пограничность — пересекающиеся понятия, из-за высокой степени компактности территории области возникают региональные эффекты, связанные именно с повсеместной близостью государственных границ, а не с ее изолированностью от основной территории России [30].

В научной литературе и публицистике распространен взгляд на Калининградскую область как «двойную периферию», исключенную из основных модернизационных процессов как в зоне европейской интеграции, так и в РФ [31]. Этот вопрос является дискуссионным. Использование полимасштабного подхода к анализу социально-экономических показателей, характеризующих Калининградскую область и другие регионы Северо-Западного федерального округа (СЗФО), а также соседние регионы за рубежом, показывает, что социально-экономические градиенты отнюдь не столь значительны, а уровень жизни населения сопоставим.

При сравнении с регионами СЗФО Калининградская область сильно отстает лишь от Санкт-Петербурга и нефтедобывающего малонаселенного Ненецкого АО. Наиболее близкие к Калининграду показатели у Ленинградской и Вологодской областей, которые оцениваются экспертами как динамично развивающиеся. Преимуществом Калининградской области считается более «молодая» и сбалансированная половозрастная структура населения и миграционная привлекательность [16].

На фоне многих регионов СЗФО и соседних регионов Польши и Литвы *демографическая ситуация* в Калининградской области относительно благоприятна. Численность населения области благодаря положительному сальдо миграций с 1990-х гг. стабилизировалась (рис. 1). Однако продолжительность жизни в области ниже; нет заметных сдвигов в структуре смертности, что свидетельствует о сохранении значи-

тельного уровня социальной патологии (алкоголизма, наркомании, распространения ВИЧ и пр.). Гораздо хуже выглядит демографическая ситуация в Литве. Массовая эмиграция после вступления в ЕС и открытия европейского рынка труда в сочетании с естественной убылью привела к сокращению населения более чем на 13%. Почти четверть этих потерь пришлось на три граничащих с Россией уезда. По данным миграционных служб, более половины отъезжающих составили молодые люди в возрасте от 20 до 29 лет. В Польше численность населения северных регионов остается более-менее стабильной. Анализ данных региональной статистики показывает, что во многих воеводствах и повятах сохраняется небольшой рост численности населения, что обусловлено слабым естественным приростом, компенсирующим миграционный отток [2].

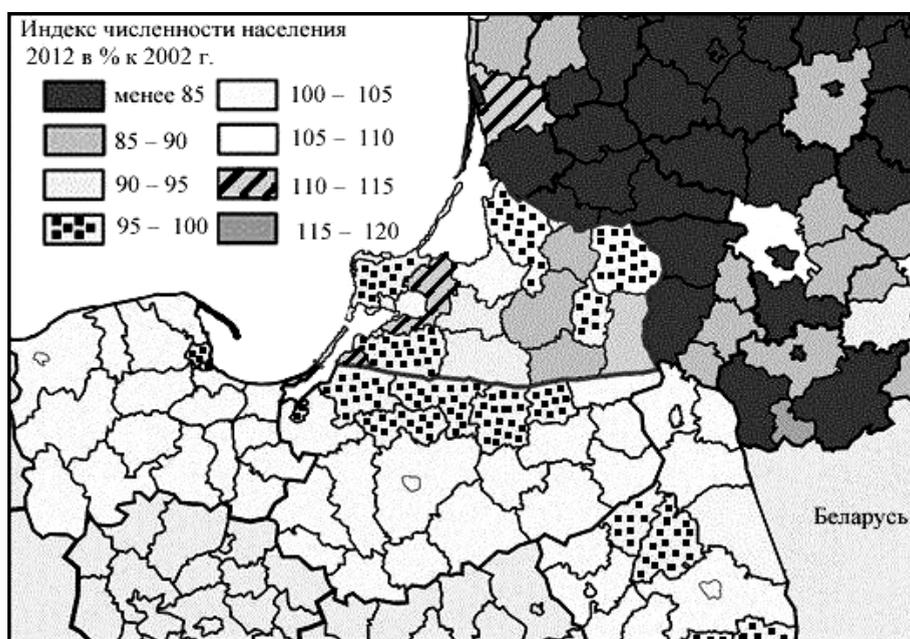


Рис. 1. Динамика численности населения в Калининградской области и соседних регионах Польши и Литвы в 2002—2012 гг., % [1; 2; 7]

Социальная ситуация в трех рассматриваемых регионах не отличается резкими контрастами. Средняя зарплата в Калининградской области (по ППС) в 2012 г. составляла 716 долларов, в Поморском воеводстве — 805, Клайпедском уезде — 762 (рис. 2). Стоимость продуктовой корзины в Гданьске примерно на 20—23% меньше, чем в Калининграде или Клайпеде, но зато жители Гданьска должны вдвое больше платить за бензин, коммунальные услуги и общественный транспорт, чем калининградцы. Купить квартиру дешевле в Калининграде, а машину — в Гданьске или Клайпеде. Поляки в среднем несколько «богаче» россиян и литовцев, но литовское региональное сообщество менее сегрегировано по имущественному признаку, чем польское и российское [8].

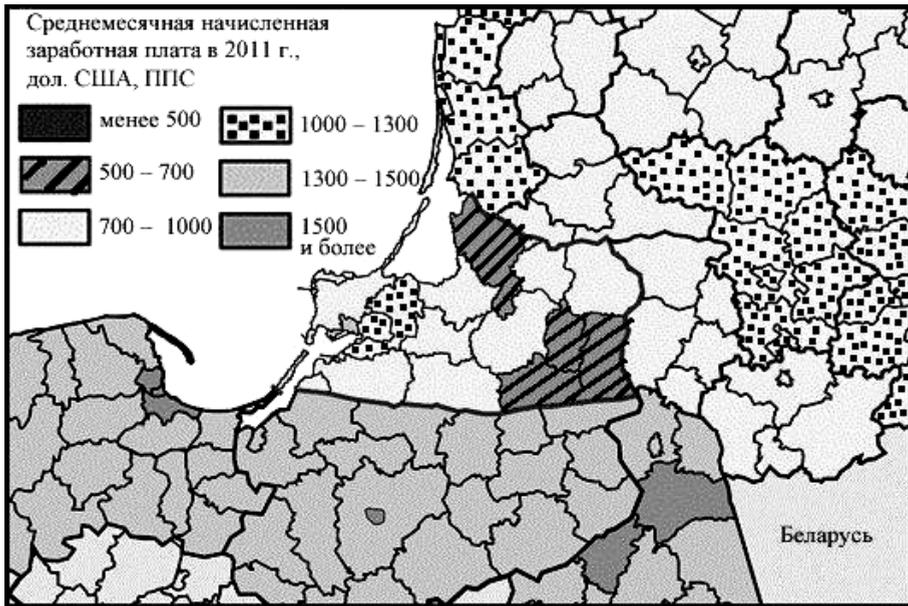


Рис. 2. Среднемесячная начисленная заработная плата в Калининградской области и соседних регионах Польши и Литвы по паритету покупательской способности в 2011 г. (дол. США) [1; 2; 5; 7]

Как показал проведенный опрос² 675 студентов Балтийского федерального университета им. И. Канта (Калининград), а также Гданьского (Польша) и Клайпедского (Литва) университетов, субъективная оценка своего материального положения в общем соответствует объективно сложившейся экономической ситуации (табл. 1). Однако калининградские студенты, как и население России в целом, склонны пессимистически оценивать перспективы развития своего региона: 55,6% учащихся БФУ им. И. Канта считают, что в ближайшие годы ситуация в области останется прежней или ухудшится. В Гданьске такой точки зрения придерживается только 34,6% студентов, в Клайпеде — 18%. При этом калининградцы оценивают свое будущее более оптимистично, чем перспективы развития региона: 57,9% опрошенных убеждены, что в короткое время сумеют повысить свой уровень жизни. Иными словами, они гораздо больше уповают на собственные усилия и не верят в успешное развитие всей России или области.

² Опрос проведен сотрудниками Балтийского университета им. И. Канта (коллектив под руководством Г.М. Федорова и Е.С. Фидри), Клайпедского университета (Э. Спириявас) и Гданьского университета (Я. Вендт) по анкете, разработанной В.А. Колосовым и О.И. Вендиной в рамках проекта РФФИ-НЦНИ № 12-06-91052. В нее вошли вопросы о знании респондентами иностранных языков и опыте поездок за рубеж, оценке материального положения своей семьи и перспектив региона, идентичности, частоте и целях поездок в соседние страны и их восприятию, отношении к режиму границы, миграционным намерениям и геополитическим ориентациям.

Таблица 1

Оценка респондентами уровня доходов своих семей, %

Уровень	Гданьск	Калининград	Клайпеда
Низкий	4,1	5,6	1,9
Ниже среднего	16,1	19,8	12,6
Средний	50,2	54	62,1
Выше среднего	25,3	15,1	19,4
Высокий	4,1	4	3,4

Обращает на себя внимание стабилизация оборота розничной торговли на фоне ускоренного роста цен на товары и услуги. В то же время это не свидетельствует о бедности и стагнации уровня жизни населения. Покупательная способность населения и спрос на товары и услуги растут, но значительная часть покупок осуществляется в соседних странах, прежде всего в Польше, где стоимость товаров ниже (рис. 3). Этот вывод подтверждается экспертными интервью и проведенными авторами опросами. Среди студентов БФУ им. И. Канта 61,1% опрошенных посещали Польшу и 47,6% — Литву. Основными целями поездок в Польшу 30,2% из них назвали покупки и 54,8% — туризм и развлечения, что также связано с потреблением. В Литву 15,9% — выезжали за покупками и 41,3% — для проведения досуга.

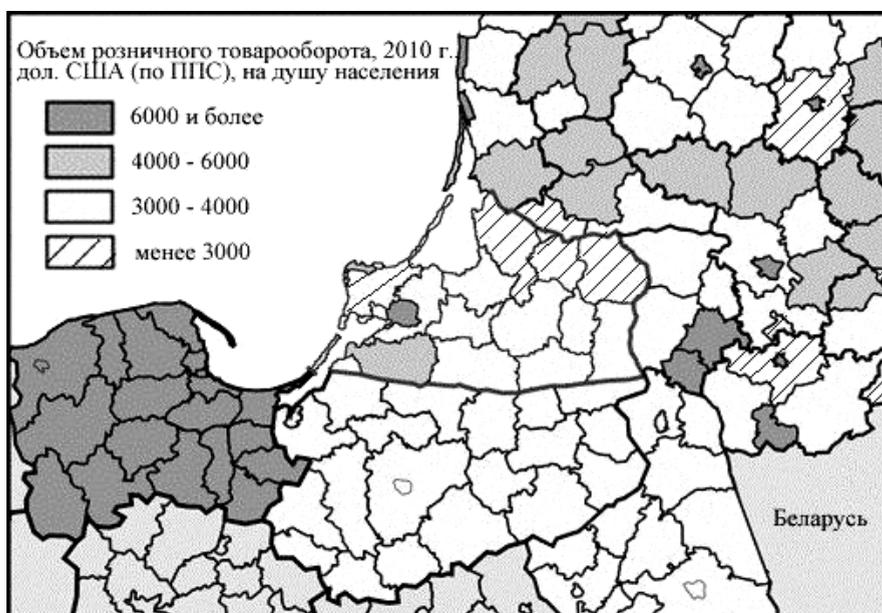


Рис. 3. Розничный товарооборот в Калининградской области и соседних регионах Польши и Литвы по паритету покупательской способности в 2010 г. [1; 2; 5; 7]

Экономика области, ориентированная на импортозамещение и российский потребительский рынок, является крайне «хрупкой» и неустойчивой [36]. В период кризиса 2008 г. экономические показатели Калининградской области снизились сильнее, чем в других российских регионах. В то же время и восстановление происходило гораздо быстрее.

Экономический кризис сильно ударил и по экономике соседних с Калининградской областью регионов Литвы и Польши, которые имеют сходную экономическую специализацию, связанную с транзитом грузов, портовым хозяйством, машиностроением, пищевой промышленностью, обработкой янтаря и рекреацией. По показателям душевого промышленного производства Калининградская область превосходит соседнее Варминьско-Мазурское воеводство и почти сравнима с одним из наиболее развитых регионов Польши — Поморским воеводством (табл. 2).

Таблица 2

**Объем промышленного производства на душу населения
в приграничных регионах Польши, Литвы и Калининградской области
в 2011 г., дол. США [1—4; 30]**

Территория	По курсу национальных валют	По паритету покупательской способности
РФ	9012	13 537
Калининградская область	12 331	18 523
Польша	9974	15 703
Варминьско-Мазурское воеводство	6274	9878
Поморское воеводство	11 547	18 180
Литва	8012	12 191

Сельскохозяйственный сектор Калининградской области близок к уровню польских и литовских соседей. По данным за 2007—2011 гг., область не уступает им по урожайности зерновых (табл. 3). Аграрные проблемы региона связаны не с низкой эффективностью сельского хозяйства, а с сокращением производства и массовым запустением сельскохозяйственных земель, площадь которых сократилась за 1990—2011 гг. почти втрое. При этом Багратионовский район, где расположены основные пограничные переходы с Польшей и велика доля вовлеченных в челночную деятельность, характеризуется минимальными показателями урожайности зерновых (25 ц/га по сравнению с 38 — в среднем по области).

Таблица 3

**Урожайность зерновых в Калининградской области
и граничащих с ней районах Литвы и Польши, ц/га [1; 2; 29]**

Территория	2002	2010	2011	Средняя урожайность в 2007—2011 гг.
РФ	...	18,3	22,4	21,4
Калининградская область	19,3	32,3	26,7	32,2
Польша	...	39,4	41,35	37,4

Территория	2002	2010	2011	Средняя урожайность в 2007—2011 гг.
Варминьско-Мазурское воеводство	28	35,4	...	31,4
Поморское воеводство	30	31,8	...	32,9
Литва	...	33,1	33,92	34,3
Клайпедский уезд	19,2	24,1	23	23,3
Таурагский уезд	24,3	27	23,7	26,6
Мариямпольский уезд	33,1	37,6	37,4	38,1

Таким образом, достигнутый сегодня уровень экономического развития создает объективные предпосылки для равноправного межрегионального сотрудничества. Причины, деформирующие трансграничные отношения, во многом субъективны.

Серьезным вызовом для Калининградской области является теневая экономика, использующая ренту приграничного положения и льготы для граждан приграничных территорий. Существующие различия между областью, приграничными уездами Литвы и польскими воеводствами стали основой развития приграничного бизнеса, который позволяет многим жителям региона частично компенсировать негативные стороны эксклаивности. Так, на первом этапе эксклаивизации Калининградской области рост проницаемости калининградско-польской границы вызвал взрывной рост челночной торговли. Ее участники старались получить прибыль от самых незначительных различий в цене на широкий перечень потребительских товаров, но главными предметами торговли стали топливо, сигареты и алкоголь. Развитие приграничной торговли сыграло большую роль в стабилизации социально-экономической ситуации в регионе в начале 1990-х гг., обеспечив самозанятость многим жителям приграничных районов Калининградской области. На втором этапе эксклаивизации ужесточение визового режима (введение платных однократных виз для калининградцев) снизило роль челночной торговли и привело к вытеснению из этого бизнеса жителей Калининградской области. В результате сократились масштабы челночной торговли, которая после распада СССР обеспечивала немало рабочих мест и была источником дешевых товаров.

Вступившее в июле 2012 г. Соглашение между правительствами России и Польши о местном приграничном передвижении (МПП) способствовало росту проницаемости российско-польской границы. Теперь жители Калининградской области, обладая специальным разрешением, могут находиться на территории Польши до 30 дней непрерывно (но не более 90 дней за 6 месяцев). Площадь «безвизовой» территории с российской стороны включает всю Калининградскую область (15,1 тыс. км²), с польской — часть Варминьско-Мазурского и Поморского воеводств (16,5 тыс. км²), в том числе Гданьск. Хотя формальными основаниями для получения такого разрешения могут быть родственные связи по другую сторону границы, а также различные общественные, культурные и экономические контакты, можно утверждать, что главными бене-

фициарами МПП оказались челноки. Если калининградцы привозят из Польши в первую очередь продукты питания и средства личной гигиены, то польские челноки ездят преимущественно за топливом. По данным Таможенной палаты Ольштына, в 2012 г. польские «челноки-бензовозы» перевезли из России 160 млн л топлива [34].

Проведенный нами анализ официальных данных таможни области показал, что поток легковых автомобилей через границу с Польшей в первом полугодии 2013 г. вырос по сравнению с аналогичным периодом прошлого года в 1,5 раза. По информации Пограничной службы Польши и департамента Восточной Европы МИД Республики Польша, за первый год действия МПП было выдано около 100 тыс. разрешений на безвизовое пересечение границы, а прогнозируемое число пересечений к концу 2013 г. должно составить около 6 млн. При этом число граждан Польши, приезжающих в Калининградскую область, на 45 % больше, чем граждан России, выезжающих из региона в эту страну. Большую часть польских гостей по-видимому можно отнести к челнокам, поскольку, по данным Пограничного управления ФСБ по Калининградской области, 80 % из них проводят в Калининградской области всего несколько часов.

В отличие от начала 1990-х гг. развитие челночной торговли сегодня приводит не столько к стабилизации социально-экономической ситуации, сколько к проблемам у предприятий пищевой промышленности. Высокий уровень автомобилизации населения позволяет гражданам практически ежедневно посещать приграничные районы Польши для потребительских целей. На польской территории вблизи границы с Калининградской областью в расчете на россиян активно строятся продуктовые и вещевые супермаркеты крупных торговых сетей «Tesco» и «Intermarché». Таким образом, хотя введение МПП играет в целом положительную роль, оно вызвало резкий рост «серого» импорта из Польши, а также проблемы на потребительском рынке региона. Об этом свидетельствуют многочисленные обращения калининградских перерабатывающих компаний и торговых сетей в федеральные и региональные структуры с просьбой принять протекционистские меры [33].

Приграничное положение Калининградской области реализуется также и через официальные программы регионального сотрудничества, многие из которых призваны снизить возникающие эффекты эксклавноности и способствовать развитию приграничных районов Калининградской области и соседних государств ЕС. Помимо многочисленных двусторонних соглашений о сотрудничестве следует выделить Программу приграничного сотрудничества «Литва — Польша — Россия», которая охватывает Калининградскую область, а также соседствующие с ней субрегионы (NUTS-3) Польши и Литвы. Кроме того, Калининградская область входит в пять еврорегионов — «Балтика», «Неман» «Льна — Лава», «Сауле», «Шешупе». Несмотря на то что в них реализуется немало проектов, большая часть средств расходуется на территории стран ЕС и не оказывает серьезного воздействия на социально-экономическое положение Калининградской области.

Таким образом, экономико-географическое положение Калининградской области требует определенной переоценки. В первую очередь следует разделить специфику эволюции и характер влияния эксклавно-го и приграничного положения региона. Эксклавно-географическое положение региона с момента распада СССР возматала непрерывно, в то время как пронцаемость различных участков государственной границы то увеличивалась, то уменьшалась. Хотя многие компоненты ЭП частично компенсируют эффекты эксклавно-сти, не следует переоценивать их потенциал: эксклавно-сть Калининградской области оказывает непосредственное влияние на полноту и характер реализации других компонентов экономико-географического положения.

Работа выполнена благодаря поддержке РФФИ (проект РФФИ-НЦНИ № 12-06-91052).

Список литературы

1. Database of Indicators // Statistics Lithuania. 2013. URL: <http://db1.stat.gov.lt/statbank/SelectTable/omrade0.asp?SubjectCode=S3&PLanguage=1&ShowNews=OFF> (дата обращения: 16.08.2013).
2. Local Data Bank // Central Statistical Office of Poland. 2013. URL: http://www.stat.gov.pl/bdlen/app/dane_podgrup.hier?p_id=945797&p_token=-1666235519 (дата обращения: 16.08.2013).
3. Official exchange rate (LCU per US\$, period average) // World Bank Database, 2013. URL: <http://search.worldbank.org/data?qterm=2263478> (дата обращения: 16.08.2013).
4. PPP conversion factor, GDP (LCU per international \$) // World Bank Database, 2013. URL: <http://search.worldbank.org/data?qterm=2263478> (дата обращения: 16.08.2013).
5. PPP conversion factor, private consumption (LCU per international \$) // World Bank Database, 2013. URL: <http://search.worldbank.org/data?qterm=1283456> (дата обращения: 16.08.2013).
6. Private transport market stakeholders in the area of Rail Baltica / EU-CONSULT, Lappeenranta University of Technology. Warsawa, 2011.
7. База данных показателей муниципальных образований. 2013 // Федеральная служба государственной статистики : [сайт]. URL: <http://www.gks.ru/dbscripts/munst/munst27/DBInet.cgi#1> (дата обращения: 16.08.2013).
8. Треховицкая Е., Кузьмина М. Бегство или кооперация // Эксперт Северо-Запад. 2013. № 27—28 (625). URL: <http://expert.ru/northwest/2013/28/begstvo-ili-kooperatsiya/> (дата обращения: 12.08.2013).
9. Бизнес эксклава получает европейскую прописку // Там же. URL: <http://expert.ru/northwest/2013/28/biznes-eksklava-poluchaet-evropejskuyu-propisku/> (дата обращения: 16.08.2013).
10. Бизнес-омбудсмен о «проблеме-2016»: никто от правительства области ничего не ждет, 2013 // Новый Калининград : [сайт]. URL: <http://www.newkaliningrad.ru/news/economy/2770914-biznesombudsmen-o-probleme2016-nikto-ot-pravitelstva-oblasti-nichego-ne-zhdyet.html> (дата обращения: 12.08.2013).
11. В. Путин подписал закон о допгарантиях резидентам ОЭЗ в Калининградской обл., 24.07.2013 // РБК — РосБизнесКонсалтинг : [сайт]. URL: <http://www.rbc.ru/rbcfreenews/20130724123754.shtml> (дата обращения: 12.08.2013).
12. Винокуров Е. Ю. Теория анклавов. Калининград, 2007.
13. Социально-экономическое развитие Калининградской области до 2020 года : государственная программа РФ от 27.03.2013 № 461-п 2013. URL: minregion.ru (дата обращения: 16.08.2013).

14. *Зверев Ю. М.* Калининградская область: особенности экономического кризиса (2008—2009) и возможные меры по выходу из него // Балтийский регион. 2010. № 2. С. 16—27.

15. *Информация* о социально-экономическом положении России. Январь-октябрь 2013 года / Росстат. URL: http://www.gks.ru/bgd/free/B13_00/IssWWW.exe/Stg/dk10/2-1-2.htm (дата обращения: 12.08.2013).

16. *Калининградская область* // Социальный атлас российских регионов / под ред. Н. В. Зубаревич. URL: <http://www.socpol.ru/atlas/portraits/kalgr.Shtml> (дата обращения: 12.08.2013).

17. *Клемешев А. П.* Российский эксклав на Балтике: эволюция эксклавности и поиск путей ее преодоления // Балтийский регион. 2009. № 2. С. 102—114. doi: 10.5922/2079-8555-2009-2-11.

18. *Ломакина А. И.* Социально-экономические аспекты приморского положения канадской провинции Квебек // Известия РАН. Сер. географическая. 2013. № 3. С. 14—25.

19. *Мельник Д. А.* О понятии международного транспортного региона // Вестник Балтийского федерального университета им. И. Канта. 2012. Вып. 1. С. 149—153.

20. *Демидов Н.* На восточном фронте время перемен // Эксперт Северо-Запад. 2007. № 39 (341). URL: <http://expert.ru/northwest/2007/39/prodazhi/> (дата обращения: 12.08.2013).

21. *О порядке* выезда из РФ и въезда в РФ [Электронный ресурс] : федер. закон № 114 от 15.08.1996 г. Доступ из справ.-правовой системы «Консультант-Плюс».

22. *О проблемах* реализации права на свободу передвижения в Калининградской области : спец. доклад / Уполномоченный по правам человека в Калининградской области. Калининград, 2010. URL: <http://ombudsman39.ru> (дата обращения: 12.08.2013).

23. *Об особой* экономической зоне в Калининградской области : ФЗ № 13 от 22.01.1996 г. URL: <http://invest.h11.ru/law/doc00119.shtml> (дата обращения: 12.08.2013).

24. *Орлов С. В., Корнеевец В. С.* Транспортный кластер как вариант развития транспортного комплекса // Вестник Балтийского федерального университета им. И. Канта. 2012. Вып. 1. С. 144—149.

25. *Вылегжанина У.* Отложенный платеж // Российская газета. Экономика Северо-Запада. 2013. 8 окт. URL: <http://www.rg.ru/2013/10/08/reg-szfo/klaster.html> (дата обращения: 12.08.2013).

26. *Качевская М.* ОЭЗ Калининградской области: перспективы выживания в новых условиях // Торгово-промышленные ведомости. 2013. 2 сент. URL: http://www.tpp-inform.ru/economy_business/3806.html (дата обращения: 12.08.2013).

27. *О Федеральной* целевой программе развития Калининградской области на период до 2010 г. : постановление Правительства РФ от 07.12.2001 № 886. URL: <http://www.consultant.ru/> (дата обращения: 12.08.2013).

28. *Проекты Rail Baltica* и Via Baltica // Министерство иностранных дел Литвы : [сайт]. URL: <http://www.am.gov.lv/ru/eu/BalticSeaRegion/Projects/> (дата обращения: 12.08.2013).

29. *Регионы России.* Социально-экономические показатели 2012 / Росстат. М., 2013. URL: http://www.gks.ru/bgd/regl/b12_14p/Main.htm (дата обращения: 12.08.2013).

30. *Рожков-Юрьевский Ю. Д.* Политико-географические особенности развития Калининградской области как эксклавного региона России : автореф. дис. ... канд. геогр. наук. Калининград, 2013.

31. *Сморodinская Н. В.* Калининград в условиях объединения Европы: вызов и ответ // Вопросы экономики. 2001. № 11. С. 106—127.



32. *Соглашение* по вопросам свободных (специальных, особых) экономических зон на таможенной территории Таможенного союза и таможенной процедуры свободной таможенной зоны (Санкт-Петербург, 18 июня 2010 года). URL: <http://base.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc;base=LAW;n=102087;fld=134;dst=4294967295;md=0.5919090165309853> (дата обращения: 16.08.2013).

33. *Рябушев А.* «Сосисочный шопинг» негативно сказался на товарообороте в Калининградской области // Независимая газета. 2013. 26 февр. URL: <http://www.ng.ru/news/424301.html> (дата обращения: 12.08.2013).

34. *Таможенная служба Польши: итог деятельности польских «бензовозов» в 2012 году — 160 млн литров российского топлива* // Новости государственного пограничного комитета Республики Беларусь. 2013. 4 апр. URL: http://grk.gov.by/press_center/international_news/16895/ (дата обращения: 12.08.2013).

35. *Об Особой экономической зоне в Калининградской области и о внесении изменений в некоторые законодательные акты РФ* [Электронный ресурс] : федеральный закон от 10.01.2006 г. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

36. *Федоров Г. М.* Калининградская дилемма: «коридор развития» или двойная периферия? Геополитический фактор развития российского эксклава на Балтике // Балтийский регион. 2010. № 2. С. 5—15.

Об авторах

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

E-mail: asebentsov@gmail.com

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

E-mail: zotovam@bk.ru



GEOGRAPHY AND ECONOMY OF THE KALININGRAD REGION: LIMITATIONS AND PROSPECTS OF DEVELOPMENT

A. Sebentsov*

M. Zotova*

* *Institute of geography of the Russian Academy of Sciences
29, Staromonetnyy pereulok, Moscow, 119017, Russia*

Received on November 1, 2013

With its exclave status, the Kaliningrad region has been drawing attention of many researchers in different fields. Yet the prospects for cooperation between the region and neighbouring communities in Poland and Lithuania, which once constituted an integrated social, economic and political space, remain unclear. Media analysts and scholars alike tend to view the Kaliningrad region as “double periphery”, since it is excluded from major modernisation processes both in the European integration zone and in the Russian Federation. However, a detailed study involving

polyscale socioeconomic indices, expert interviews, and surveys run contrary to this viewpoint. A look at the key indices of the Kaliningrad region and the neighbouring communities of Poland and Lithuania showed that both socioeconomic situation and standards of living are comparable in these areas, which indicates the prerequisites for mutually beneficial interregional cooperation. We have analysed factual information on socioeconomic development of cross-border regions and surveyed the students from the leading universities of Gdansk, Kaliningrad and Klaipeda. We were thus able to conclude that the reasons behind the delapidated cross-border relations are rather subjective and lie in the field of geopolitical orientation, information and institutional policy, as well as persistent stereotypes that shape public opinion. In this light, integration between the Kaliningrad region and mainland Russia is seen not only as an economic, but also as a sociocultural objective. An analysis of the stages of the region's exclavisation, and policies of social support stemming from the uniqueness of the economic and geographical position of the region substantiate this conclusion.

Keywords: exclave, cross-border economy, open economic zone, the Kaliningrad region

References

1. Database of Indicators, 2013, *Statistics Lithuania*, available at: <http://db1.stat.gov.lt/statbank/SelectTable/omrade0.asp?SubjectCode=S3&PLanguage=1&ShowNews=OFF> (accessed 16 August 2013).
2. Local Data Bank, 2013, *Central Statistical Office of Poland*, available at: http://www.stat.gov.pl/bdlen/app/dane_podgrup.hier?p_id=945797&p_token=-1666235519 (accessed 16 August 2013).
3. Official exchange rate (LCU per US\$, period average), 2013, *World Bank Database*, available at: <http://search.worldbank.org/data?qterm=2263478> (accessed 16 August 2013).
4. PPP conversion factor, GDP (LCU per international \$), 2013, *World Bank Database*, available at: <http://search.worldbank.org/data?qterm=2263478> (accessed 16 August 2013).
5. PPP conversion factor, private consumption (LCU per international \$), 2013, *World Bank Database*, available at: <http://search.worldbank.org/data?qterm=1283456> (accessed 16 August 2013).
6. *Private transport market stakeholders in the area of Rail Baltica*, 2011, Warszawa, EU-CONSULT, Lappeenranta University of Technology.
7. *Baza danych pokazatelej municipal'nyh obrazovanij* [Indicators database municipalities], 2013, Federal'naja sluzhba gosudarstvennoj statistiki [Federal State Statistics Service], available at: <http://www.gks.ru/dbscripts/munst/munst27/DBInet.cgi#1> (accessed 16 August 2013).
8. Trehovitskaya, E., Kuzmina, M. 2013, Begstvo ili kooperacija [Flight or cooperation], *Ekspert Severo-Zapad*, no. 27—28 (625), available at: <http://expert.ru/northwest/2013/28/begstvo-ili-kooperatsiya/> (accessed 12 August 2013).
9. Biznes eksklava poluchaet evropejskuju propisku [Business exclave receives European registration], 2013, *Ekspert Severo-Zapad*, no. 27—28 (625), available at: <http://expert.ru/northwest/2013/28/biznes-eksklava-poluchaet-evropejskuyu-propisku/> (accessed 12 August 2013).
10. Biznes-ombudsman o «probleme-2016»: nikto ot pravitel'stva oblasti nichego ne zhdjot [Business Ombudsman about the "2016 problem": one of the region's

government expects nothing], 2013, *Novyj Kaliningrad* [New Kaliningrad], available at: <http://www.newkaliningrad.ru/news/economy/2770914-biznesombudsmen-o-probleme-2016-nikto-ot-pravitelstva-oblasti-nichego-ne-zhdyet.html> (accessed 12 October 2013).

11. V. Putin podpisal zakon o dopgarantijah rezidentam O EZ v Kaliningradskoj obl. [V. Putin signed a law on dopgarantijah SEZ residents of the Kaliningrad region], 2013, 24 July, *RBK- RosBiznesKonsalting* [RBC], available at: <http://www.rbc.ru/rbcfreeneews/20130724123754.shtml> (accessed 12 August 2013).

12. Vinokurov, E.Yu. 2007, *Teorija anklavov* [Theory of Enclaves], Kaliningrad.

13. *Gosudarstvennaja programma RF «Social'no-jekonomicheskoe razvitie Kaliningradskoj oblasti do 2020 goda»* [Russian State program «Socio-economic development of the Kaliningrad Region 2020»], 2013, available at: minregion.ru (accessed 16 August 2013).

14. Zverev, Yu.M. 2010, The Kaliningrad region: the characteristics of the 2008—2009 economic crisis and possible ways of overcoming it, *Balt. Reg.*, no. 2, p. 13—23. doi: 10.5922/2079-8555-2010-2-2.

15. Informacija o social'no-jekonomicheskom polozhenii Rossii. Janvar'-oktjabr' 2013 goda [Information on the socio-economic situation in Russia. January-October 2013], 2013, *Federal'naja sluzhba gosudarstvennoj statistiki* [Russian Federal State Statistics Service], available at: http://www.gks.ru/bgd/free/B13_00/IssWWW.exe/Stg/dk10/2-1-2.htm (accessed 12 October 2013).

16. Zubarevich, N.V. (ed.), 2013, Kaliningradskaja oblast' [Kaliningrad region]. In: *Social'nyj atlas rossijskih regionov* [Social Atlas of Russian Regions], available at: <http://www.socpol.ru/atlas/portraits/kalgr.shtml> (accessed 12 October 2013).

17. Klemeshev, A.P. 2009, Russian Exclave on the Baltic Sea: Evolution of Exclavity and Ways to Overcome It, *Balt. Reg.*, no. 2, p. 86—97. doi: 10.5922/2079-8555-2009-2-11.

18. Lomakina, A.I. 2013, Social'no-ekonomicheskie aspekty primorskogo polozhenija kanadskoj provincii Kvebek [Socio-economic aspects of the seaside position Canadian province of Quebec], *Izvestiya RAN. Seriya Geograficheskaya* [Regional Research of Russia], no. 3, p. 14—25.

19. Melnik, D.A. 2012, O ponjatii mezhdunarodnogo transportnogo regiona [On the concept of international transport region], *Vestnik Immanuel Kant Baltic Federal University*, no. 1, p. 149—153.

20. Demidov, N. 2007, Na vostochnom fronte vremja peremen [On the eastern front in Transition], *Ekspert Severo-Zapad*, no. 39 (341), 22 October, available at: <http://expert.ru/northwest/2007/39/prodazhi/> (accessed 12 August 2013).

21. O porjadke vyezda iz RF i v#ezda v RF FZ № 114 ot 15.08.1996 g. [On procedure of exit and entry to the Russian Federation Federal Law of the Russian Federation № 114 of 15.08.1996], 1996, *Konsultant-Plus*, available at: <http://www.consultant.ru> (accessed 12 August 2013).

22. O problemah realizacii prava na svobodu peredvizhenija v Kaliningradskoj oblasti. Special'nyj doklad [On the problems of realization of the right to freedom of movement in the Kaliningrad region. special Report], 2010, *Upolnomochennyj po pravam cheloveka v Kaliningradskoj oblasti* [Commissioner for Human Rights in the Kaliningrad region], available at: <http://ombudsman39.ru> (accessed 12 August 2013).

23. *Ob osoboj ekonomicheskoj zone v Kaliningradskoj oblasti FZ № 13 ot 22.01.1996 g.* [On the Special economic zone in the Kaliningrad Oblast. Federal

Law no. 13-FZ from. 22.01.1996], 1996, available at: <http://invest.h11.ru/law/doc00119.shtml> (accessed 12 August 2013).

24. Orlov, S. V., Korneevets, V. S. 2012, Transportnyj klaster kak variant razvitiya transportnogo kompleksa [A transport cluster as a variant of transport complex development], *Vestnik Immanuel Kant Baltic Federal University*, no. 1, p. 144—149.

25. Vylegzhanina, U. 2013, Otlozhennyj platezh [Deferred payment], *Rossiyskaya gazeta*, 08 October, available at: <http://www.rg.ru/2013/10/08/reg-szfo/klaster.html> (accessed 12 August 2013).

26. Kachevskaya, M. 2013, O EZ Kaliningradskoj oblasti: perspektivy vyzhivaniya v novyh usloviyah [SEZ Kaliningrad region: prospects for survival in the new environment], *Torgovo-promyshlennye vedomosti* [Commerce and Industry News], 2 September, available at: http://www.tpp-inform.ru/economy_business/3806.html (accessed 12 August 2013).

27. *O Federal'noj celevoj programme razvitiya Kaliningradskoj oblasti na period do 2010 g.* : Postanovlenie Pravitel'stva RF ot 07.12.2001 № 886 [Government Decree of 07.12.2001 № 886 "On the federal target program development of the Kaliningrad region for the period until 2010], 2010, *Konsultant-Plus*, available at: <http://www.consultant.ru/> (accessed 12 August 2013).

28. Projects Rail Baltica and Via Baltica, 2013, *Ministry of foreign affairs of the Republic of Latvia*, available at: <http://www.am.gov.lv/ru/eu/BalticSeaRegion/Projects/> (accessed 12 August 2013).

29. Regiony Rossii. Social'no-jekonomicheskie pokazateli 2012 [Regions of Russia. Socio-economic indicators in 2012], 2013, *Federal'naja sluzhba gosudarstvennoj statistiki* [Russian Federal State Statistics Service], Moscow, available at: http://www.gks.ru/bgd/regl/b12_14p/Main.htm (accessed 12 August 2013).

30. Rozhkov-Yuryevsky, Yu.D. 2013, *Politiko-geograficheskie osobennosti razvitiya Kaliningradskoj oblasti kak jeksklavnogo regiona Rossii* [Political and geographical features of the development of the Kaliningrad region as a Russian exclave region], PhD Thesis, Kaliningrad, Immanuel Kant Baltic Federal University.

31. Smorodinskaya, N.V. 2001, Kaliningrad v usloviyah ob#edineniya Evropy: vyzov i otvet [Kaliningrad in terms of uniting Europe: challenge and response], *Voprosy Ekonomiki*, no. 11, p. 106—127.

32. *Soglasenie po voprosam svobodnyh (special'nyh, osobyh) jekonomicheskikh zon na tamozhennoj territorii tamozhennogo sojuza i tamozhennoj procedury svobodnoj tamozhennoj zony* [Agreement on free (special) economic zones in the customs territory of the customs union and the customs procedure of free customs zone], 2010, Saint Petersburg, 18 June, available at: <http://base.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc;base=LAW;n=102087;fld=134;dst=4294967295;rnd=0.5919090165309853> (accessed 12 August 2013).

33. Ryabushev, A. 2013, «Sosisochnyj shopping» negativno skazalsja na tovaroborote v Kaliningradskoj oblasti ["Sausage shopping" a negative impact on turnover in the Kaliningrad region], *Nezavisimaya gazeta*, 26 February, available at: <http://www.ng.ru/news/424301.html> (accessed 12 August 2013).

34. Tamozhennaja Sluzhba Pol'shi: itog dejatel'nosti pol'skih «benzovozov» v 2012 godu — 160 mln. lit-rov rossijskogo topliva [Customs Service of Poland: Polish total activity "oil tankers" in 2012 — 160 million liters moat Russian fuel], 2013, *Gosudarstvennyj pograničnyj komitet Respubliki Belarus* [State Committees of the Republic of Belarus], 04 April, available at: http://gpk.gov.by/press_center/international_news/16895/ (accessed 12 August 2013).

35. Ob osoboj jekonomicheskoy zone v Kaliningradskoj oblasti i o vnesenii izme-nenij v nekotorye zakonodatel'nye akty RF, federal'nyj zakon ot 10.01.2006 g. [Federal law on the special economic zone in the Kaliningrad Region and on Amending-tions to some legislative acts of the Russian Federation from 10.01.2006], 2006, *Konsultant-Plus*, available at: <http://base.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc;base=LAW;n=149711> (accessed 12 August 2013).

36. Fedorov, G. 2010, The Kaliningrad dilemma: a 'development corridor' or a 'double periphery'? The geopolitical factor of the development of the Russian exclave on the Baltic Sea, *Balt. Reg.*, no. 2, p. 4—12. doi: 10.5922/2079-8555-2010-2-1.

About the authors

Dr Alexander Sebentsov, Research Fellow, Centre for Geopolitical Studies, Institute of Geography, Russian Academy of Sciences, Russia.

E-mail: asebentsov@gmail.com

Dr Maria Zotova, Research Fellow, Centre for Geopolitical Studies, Institute of Geography, Russian Academy of Sciences, Russia.

E-mail: zotovam@bk.ru

ПОЛИТИЧЕСКИЕ ЭЛИТЫ В СТРАНАХ РЕГИОНА



УДК 316.334.3, 316.4.051.6

СТРУКТУРА СЕТЕЙ ПОЛИТИЧЕСКИХ ЭЛИТ РЕСПУБЛИКИ ПОЛЬША В 1993—2013 ГОДАХ

Е. С. Фидря*



Рассматриваются особенности формирования сетевых связей политических элит Польши и влияние на этот процесс периода первичной и трудовой социализации, диаспоральных характеристик. Описаны сетевые структуры в различные периоды, дан анализ структурной динамики политических элит Польши для последующего прогнозирования основных тенденций их структурной трансформации.

Проанализирована динамика представительства в структуре политических элит Польши территориальных диаспор, членов бизнес-сообщества, «политиков морали». Выделены два основных периода в формировании сетей политических элит Польши: 1993—2007 гг. — переход от сравнительно слабо интегрированных сетей к сетям высокой плотности и связанности уже во втором электоральном цикле, после чего наблюдается постепенное снижение основных показателей сетевой интеграции; 2007—2011 гг. — новый пик сетевой сплоченности и интеграции, однако гибель некоторых ключевых членов политических элит в результате авиакатастрофы привела к снижению показателей сетевой интеграции до уровня 2001—2005 гг.

В целом сетевая структура польских политических элит характеризуется нестабильной динамикой, связанной с кризисными событиями разных лет. Тем не менее установлено, что элиты обладают выраженным диаспоральным ядром и непостоянной периферией, доля представителей бизнеса, напрямую участвующих в политических процессах, снижается, а «политики морали» принимают стабильно активное участие в формировании политических элит.

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

Поступила в редакцию 12.08.2013 г.

doi: 10.5922/2074-9848-2013-4-9

© Фидря Е. С., 2013

Ключевые слова: сетевой анализ; политические элиты; Республика Польша

Политические элиты Республики Польша, как и большинства других восточноевропейских государств, пережили в начале 1990-х гг. процесс резкой реструктуризации: новые группы получили возможность войти во власть, открылись новые каналы политического рекрутинга, стали формироваться новые кластеры внутриэлитных связей, новые полюсы влияния. Основные вехи этого процесса уже являлись объектом внимания зарубежных и отечественных исследователей [1—8], однако структурного анализа трансформации конфигурации польских политических элит пока не предпринималось. Кроме того, большая часть работ, исследующих политические элиты, опирается скорее на качественный анализ данных, содержащихся в документах и интервью, что затрудняет проведение сравнительных исследований трансформационных процессов и формализованное сопоставление конфигураций политических элит.

В настоящей работе структурные изменения польских политических элит в период 1993—2013 гг. исследуются методом сетевого анализа. С его помощью мы попытаемся раскрыть фактическую структуру сетевых связей внутри политических элит; изучить генетические особенности этих связей, возникших в период первичной и трудовой социализации; выявить влияние диаспорального сообщества на формирование политической элиты Польши; определить главные сетевые характеристики политических элит, установить наличие стабильных кластеров внутри них, их природу и характерные особенности, а также роль в структурировании политических элит; наконец, провести анализ структурной динамики политических элит, на базе которого можно сделать общий прогноз тенденций структурной трансформации политических элит Польши.

Под политическими элитами предлагается понимать акторов (индивидуальных или групповых), способных оказывать постоянное и значительное влияние на политические результаты благодаря преимуществу стратегического положения, занимаемого ими в крупных организациях [9; 10]. Таким образом, политическое влияние актора мы ставим в зависимость от его положения в структуре формальной политической иерархии, что позволяет обеспечить устойчивый набор позиций для анализа сетевых конфигураций. Анализ проводится на основе ряда принципов: субъекты и их действия интерпретируются с точки зрения взаимозависимости; связи между участниками рассматриваются в качестве каналов для передачи потоков ресурсов; политическая структура может быть интерпретирована как определенная модель длительного взаимодействия между субъектами [11]. Большой вклад в разработку сетевого анализа внес Д. Ноук, утверждающий, что политическое влияние того или иного субъекта может быть установлено лишь в рамках взаимодействия с другими участниками политического процесса [12].

Выборку составили акторы, занимающие следующие позиции:

- президенты и их советники;
- премьер-министры и их советники;

- председатели Сейма и их советники;
- вице-премьеры, вице-спикеры; министры (занимающие свои посты не менее одного года);
- лидеры основных политических партий (имеющие фракции в парламенте).

Всего в ходе нашего исследования проанализированы данные по 239 польским политическим деятелям, соответствующим указанным критериям, из которых 44 занимали пост президента Республики Польша или должность в президентском аппарате, 167 — должность в Правительстве, а 28 — в Сейме. Стандартизованная информация, содержащая необходимые нам биографические данные, взята из справочников с официальных сайтов: президента Республики Польша (<http://www.president.pl>), Правительства Республики Польша (<http://www.poland.gov.pl>) и Сейма Республики Польша (<http://www.sejm.gov.pl>). Для получения более полной картины тенденций элитообразования в динамике анализ проведен по каждому из парламентских электоральных циклов с последующим сопоставлением результатов. Объем выборки N в каждом электоральном цикле приведен в таблице 1.

Таблица 1

Объем выборки в электоральных циклах, чел.

Цикл	N
1993—1997	38
1997—2001	41
2001—2005	40
2005—2007	39
2007—2011	45
2011—2015	36

Должность советника Президента введена только в 2005 г., поэтому в первые три электоральных цикла в сетевую структуру политических элит советники президента не входят. Чтобы сделать сравнение сетей по ряду показателей возможным и корректным, мы исключили из сетевой структуры акторов, занимающих эти позиции в три последних электоральных цикла. В тех разделах, где сетевые структуры анализируются отдельно друг от друга, эти акторы включены в структуру и учитываются при анализе.

В данном исследовании сетевой анализ дает возможность реализовать ряд важных исследовательских задач:

- 1) определение относительного положения интересующих нас политических субъектов — представителей политической элиты и их групп, а также структуры их связей;

- 2) проведение статистического измерения основных параметров самой сети; характеристика степени ее интеграции;
- 3) количественная характеристика структурного положения и роли в сети самих субъектов, а также оценка динамики структурных параметров политических субъектов в ходе развития политической системы.

1. Индикаторы сетевой структуры

Необходимо сделать пояснения по важным для данной работы понятиям: размер сети, сетевая плотность и транзитивность.

Размер сети выражает наибольшее расстояние между любыми парами вершин в сетевом графе и, таким образом, равняется максимальному расстоянию между любой парой субъектов в сети¹. В исследуемом периоде размер сетей политической элиты составил в большинстве случаев 2 (в последнем цикле — 3); это означает, что самые длинные цепи включают трех участников (в последнем цикле — четырех). Не менее интересным представляется процентное распределение более коротких связей, которые включали только одного или трех участников (табл. 2).

Таблица 2

Индикаторы сетевой дистанции, %

Сетевой индикатор	1993—1997	1997—2001	2001—2005	2005—2007	2007—2011	2011—2015
Дистанция = 1	74,4 ²	85,7	81,7	82,5	86,7	81,8
Дистанция = 2	25,6	14,3	18,2	17,5	13,3	17,7
Дистанция = 3	—	—	—	—	—	0,5
<i>Средняя дистанция</i>	1,256	1,143	1,185	1,175	1,133	1,187

Средняя дистанция сети (среднее расстояние между всеми участниками сети) достигает наименьшего (то есть самого короткого) значения в 2007—2011 гг., однако и в 1997—2001 гг. дистанция также была невелика. Наиболее «длинными» связи участников политических элит Польши были в период 1993—1997 гг., что, вероятно, можно объяснить начальным этапом формирования внутренних связей и интеграции (тогда же отмечается и наивысший процент цепей с тремя участниками).

¹ Здесь и далее, если не указано иное, для расчета сетевых параметров использовалась программа UCInet 6.365.

² Данный показатель рассчитан путем изменения кратчайших путей между вершинами сетевого графа, построенного для каждого из периодов.

Сетевая плотность. Данный показатель сетевой структуры характеризует соотношение имеющихся и возможных связей между представителями властных групп. Из таблицы 3 видно, что наибольших значений показатели сетевой плотности достигали в 2005—2011 гг.

Таблица 3

Индикаторы плотности сетей

Сетевой индикатор	1993—1997	1997—2001	2001—2005	2005—2007	2007—2011	2011—2015
Плотность	1,0014	1,3634	1,2782	1,4012	1,3818	1,3670
Компактность	0,872	0,929	0,908	0,913	0,933	0,908

Еще один индикатор плотности сетей — сетевая компактность. Данный показатель рассчитывается на основе сетевой дистанции и выражает значение нормализованной суммы обратной всех дистанций. И здесь наблюдается значительная компактность в периоды 1997—2001 и 2007—2011 гг.

Транзитивность — также одна из общих характеристик сети. Это свойство означает наличие связей между тремя субъектами, где если из трех вершин две пары вершин связаны друг с другом, то связана и третья пара³. В известном смысле данное свойство можно отнести к способности сетевых связей порождать новые внутренние связи и устойчивые подструктуры, что свидетельствует о степени внутренней сплоченности сетевых подструктур (табл. 4).

Таблица 4

Транзитивность сетей, %

Сетевой индикатор	1993—1997	1997—2001	2001—2005	2005—2007	2007—2011	2011—2015
Транзитивность	81,95	83,16	76,59	75,16	82,63	77,74

Из таблицы 4 видно, что пиковое значение транзитивности (83,16%) было достигнуто в 1997—2001 гг., после чего оно значительно снизилось, и только в период 2007—2011 гг. транзитивность вновь достигает высокого процента.

³ Для расчета транзитивности использовался принцип смежности (adjacency): триада x_{ik} , x_{ij} , x_{jk} считается транзитивной, если значение связи x_{ik} равняется 1, при условии, что x_{ij} и x_{jk} также равны 1.

2. Динамика внутренней структуры политических элит Республики Польша

В анализе трансформации политических элит и механизмов их рекрутинга в бывших странах Варшавского блока обычно выделяются несколько каналов, среди которых есть как специфические, так и общие: бизнес-сообщество, интеллектуалы, региональные и международные диаспоры. Рассмотрим динамику представления этих блоков в структуре польских политических элит подробнее.

2.1. «Политики морали» (деятели науки, культуры и искусства)

В странах Балтии интеллектуалы сыграли заметную роль в политических трансформациях начала 1990-х гг. «Политики морали» [3; 13], находясь в статусе структурной оппозиции в политическом пространстве, выступали в роли субъекта, обладающего символическим капиталом — легитимным правом производить квалифицированные суждения относительно социально-политического устройства своих стран. В то же время недостаток административного опыта и потеря своей структурной роли сильно подорвали впоследствии право этой группы претендовать на политическую власть [14].

Таким образом, количественное представление политиков, имеющих опыт работы в сферах образования, науки, здравоохранения, культуры или искусства, было высоким на протяжении практически всего исследуемого периода и колебалось в пределах 49—63%. Это значительный процент, однако нужно отметить, что многие польские политики приобрели опыт работы в образовательных и научных учреждениях уже после того, как получили политический опыт — на министерских постах в сфере финансов и экономики, например, или в сфере законодательной деятельности в Сейме. Их вряд ли можно безоговорочно отнести к категории «политиков морали» — скорее это агенты обратного процесса. Поэтому представляется уместным привести цифры удельного веса «политиков морали» в соответствии с более строгим фильтром: здесь учитывались только те политики, которые имели опыт работы в сфере искусства, культуры, здравоохранения, науки, образования до прихода на высокие политические посты, а также те, кто проработал в вышеупомянутых сферах не менее чем в двух организациях.

При таком строгом определении доля «политиков морали» в структуре политических элит значительно снижается (табл. 5). Вместе с тем мы видим, что динамика их доли в польских политических элитах позволяет выделить три периода: 1) 1993—2001 гг., когда доля «политиков морали» была достаточно высока; 2) 2001—2007 гг., когда представительство «политиков морали» достигало наименьших значений; 3) после 2007 г., когда процент «политиков морали» снова возрос (правда, в соответствии со строгим определением он был вновь относительно низким).

Таблица 5

Участие «политиков морали» в структуре политических элит

Сетевой индикатор	1993—1997	1997—2001	2001—2005	2005—2007	2007—2011	2011—2015
N, кол-во чел.	38	41	40	39	45	36
Доля «политиков морали», %	55,3	63,4	50,0	48,7	57,8	61,1
«Строгая» доля, %	23,7	26,8	15,0	17,9	26,7	19,4

Источник: расчеты автора.

В рассматриваемый период «политики морали» не только возглавляли «профильные» министерства — здравоохранения, культуры, национального образования и науки, спорта и туризма, окружающей среды, но и занимали посты премьер-министра, глав министерств иностранных дел, юстиции, финансов, национальной обороны, транспорта, государственного казначейства, связи, регионального развития; были председателями партий и партийных блоков, а также «министрами без портфеля» и советниками президента.

**2.2. Представители диаспорального сообщества.
Территориальная принадлежность**

В странах Балтии этнические литовцы, латыши и эстонцы, вернувшиеся на родину из западных стран (прежде всего из США) сыграли важную роль в становлении новых политических элит и государственности в целом [15, с. 115]. Представляется целесообразным выявить структуру диаспоральных сообществ и в польских политических элитах, а также определить динамику их представительства.

Принадлежность к диаспоральному сообществу устанавливалась по месту рождения и получения образования — школьного и затем университетского (как показатель места социализации будущих участников властных структур). В качестве критерия, на основе которого относили того или иного субъекта к конкретной территориальной среде первичной социализации, использовалось фактическое подтверждение рождения или обучения субъекта в школах и вузах в Варшаве, на территории одного из воеводств, в той или иной республике Советского Союза либо стране Варшавского блока, в одной из стран Западной Европы (табл. 6).

Таблица 6

Доля представителей диаспор в структуре политических элит, %

Период	WR	MZ	DS	KP	LU	LB	LD	MA	OP	PK	PD	PM	SK	SL	WP	WN	ZP	WE	SU
1993—1997	16	26	3	5	11	3		5	3		3	5		8	3		3		8
1997—2001	12	7,3	7,3	4,9			4,9	4,9		4,9		12	4,9	12	9,8		2,4	4,9	4,9
2001—2005	20	2,5	10	5	5		13	5				15	2,5	5	2,5		13		
2005—2007	21	18	5,1	10	2,6	10	7,7	5,1				10	2,6	2,6	2,6	2,6			
2007—2011	16	13	6,7	8,9	6,7	6,7	4,4	4,4	4,4	4,4		13		2,2	2,2	4,4		2,2	
2011—2015	14	22	8,3	5,6	5,6			8,3	2,8	2,8		8,3	2,8	5,6	5,6	2,8	2,8	2,8	
<i>Всего</i>	16	15	6,7	6,7	5	3,3	5	5,4	1,7	2,1	0,4	11	2,1	5,9	4,2	1,7	3,3	1,7	2,1

Условные обозначения:

WR — Варшава;

MZ — Мазовецкое воеводство;

DS — Нижнесилезское воеводство;

KP — Куявско-Поморское воеводство;

LU — Люблинское (Любельское) воеводство;

LB — Любуское воеводство;

LD — Лодзинское (Лудзское) воеводство;

MA — Малопольское воеводство;

OP — Опольское воеводство;

PK — Подкарпатское воеводство;

PD — Подляское воеводство;

PM — Поморское воеводство;

SK — Свентокшиское воеводство;

SL — Силезское (Щёлнское) воеводство;

WP — Великопольское воеводство;

WN — Варминьско-Мазурское воеводство;

ZP — Западно-Поморское воеводство;

WE — западные страны;

SU — республики СССР и страны Варшавского блока.

Курсивом выделены регионы с наибольшим представительством в электоральном цикле.

Источник: расчеты автора.

Как видно из таблицы 6, выходцы из западных стран — Франции, Великобритании — не имели значительного численного представительства в польских политических диаспорах. Формальные министерские посты, занимаемые ими, также не давали возможности оказывать ключевое влияние на политические процессы.

Доля политиков с «советским» наследием была относительно высокой только в первые два парламентских цикла: эти политики, в основном выходцы из Украины, занимали, как правило, посты глав «силовых» министерств — внутренних дел или национальной обороны. На этом фоне выделяется только Е. Бузек, родившийся в Чехии и ставший премьер-министром.

2.3. Представители бизнес-сообщества

С точки зрения динамики представителей бизнес-сообщества в структуре политических элит Польша представляет собой довольно интересный случай. По сравнению со значительной частью бывших советских республик и стран Варшавского блока доля политических деятелей, имеющих опыт руководства коммерческими структурами, здесь снижается, а не увеличивается (табл. 7).

Таблица 7

Доля политиков с опытом работы в бизнесе

Сетевой индикатор	1993—1997	1997—2001	2001—2005	2005—2007	2007—2011	2011—2015
<i>N</i> , кол-во чел.	38	41	40	39	45	36
Доля представителей бизнес-сообщества, %	15,8	24,4	17,5	10,3	11,1	11,1

Источник: расчеты автора.

Наибольшего представительства в политических элитах бизнес-сообщество добилось в 1997—2001 гг., когда его представители составляли почти четверть всех членов структуры. До политических должностей большинство «бизнес-политиков» имели опыт руководства телекоммуникационными, инвестиционными и консалтинговыми компаниями. Чаще всего коммерческий опыт участники польских политических элит приобретали в составе руководства коммерческими банками, телекоммуникационными или энергетическими компаниями. Известны случаи работы в девелоперской сфере, фармацевтической промышленности, туризме.

Выводы

За прошедшие со времени распада Советского Союза и «биполярного мира» годы сети политических элит Республики Польша не раз подвергались более или менее серьезной перестройке. Период, когда в течение довольно длительного времени эти сети могли развиваться поступательно, сменялся резким «стрессом», вводившим в сети новые центры влияния и формирующим новые конфигурации подструктур. В целом можно сделать следующие выводы о структуре и динамике сетей политических элит Польши в 1993—2013 гг.

1. В формировании сетей польских политических элит можно выделить два периода:

- 1993—2007 гг. — охватывает четыре электоральных цикла и характеризуется переходом от относительно дезинтегрированных сетей в 1993—1997 гг. к высокой их плотности и связанности в 1997—2001 гг. с последующим снижением основных показателей сетевой интеграции вплоть до 2007 г.;

- 2007—2011 гг. — формирование новой конфигурации сетей политической элиты Польши, более сплоченных и интегрированных. Трагические события 2010 г. вновь привели к трансформации сетевой структуры польских политических элит и снижению показателей сетевой интеграции до уровня 2001—2005 гг.

2. «Политики морали» заметно представлены в структуре сетей политических элит Польши: на протяжении исследуемого периода их доля составляла до двух третей в соответствии с «мягким» определением и до четверти в соответствии со «строгим» определением. На основе имеющихся данных нельзя сделать вывод о направлении линейной динамики: выделяются три периода:

- 1993—2001 гг., когда доля «политиков морали» была достаточно высока;
- 2001—2007 гг., когда их представительство достигало наименьших значений;
- после 2007 г., когда их доля снова возросла.

Отметим прямое соответствие транзитивности политических элит и «строгой» доли «политиков морали». Возможно, это объясняется тем, что «профессиональные» круги порождают транзитивные связи, предоставляя членам своих сетей дополнительный социальный капитал.

3. Ведущие роли на протяжении всей новой политической истории Польши играли в первую очередь уроженцы Варшавы, политики из Мазовецкого (исключая Варшаву) и Поморского воеводств. В последние два исследуемых периода диаспоральный состав становится более разнообразным, постепенно растет представительство Нижнесилезского, Малопольского и Куявско-Поморского воеводств. Представители именно этих диаспор чаще других занимали и занимают ключевые структурные позиции — президента, премьер-министра, маршала Сейма, председателя партии. Внешние диаспоры не играли особой роли в структуре сетей польских политических элит: у выходцев из западных стран нет значительного численного представительства в польских политических сетях, а доля политиков с «советским» наследием была относительно высокой только в первых двух парламентских циклах.

4. Доля политических деятелей, имеющих опыт руководства коммерческими структурами, за исследованный период снизилась. Чаще всего бизнес-опытом обладают министры, нередко занимающие потом посты в профильных министерствах. Единичные акторы с опытом руководства коммерческими структурами представлены в аппарате президента. В руководстве же Сейма заседают практически одни «профессиональные политики» без бизнес-опыта. Можно предположить, что Польша несколько раньше, чем другие «переходные» страны достигла фазы, когда бизнес предпочитает реализовывать свои интересы путем лоббистских практик, не участвуя непосредственно в политической борьбе. Роль представителей бизнеса, занимающих министерские посты, скорее состоит в реализации богатого административного и технического опыта.

В заключение можно сказать, что сети польских политических элит на протяжении всего исследуемого периода обладают сильно выраженным диаспоральным ядром, которое составляют представители Варшавы и Мазовецкого воеводства. Периферия же довольно разнообразна, и если в первых циклах в нее входили и делегаты внешних диаспор

(стран Запада или бывшего Варшавского блока), то на последних этапах территориальная диверсификация производится за счет представителей иных воеводств. Бизнесмены тяготеют к дистанцированию от прямого участия в политических сетях, а вот доля «политиков морали» остается высокой и, возможно, влияет на транзитивность политических сетей.

Список литературы

1. *Fodor E., Wnuk-Lipinski E., Yerzhova N.* The New Political and Cultural Elite // *Theory and Society*. 1995. Vol. 24, No. 5 : Special Issue on Circulation vs Reproduction of Elites during the Postcommunist Transformation of Eastern Europe. P. 783—800.
2. *Gallina N.* Political Elites in East Central Europe: Paving the Way for «Negative Europeanisation»? Budrich UniPress Ltd., 2008.
3. *Wasilewski J.* Three Elites of the Central-East European Democratization // *Transformative Paths in Central and Eastern Europe* / ed. by R. Markowski, E. Wnuk-Lipinski. Warsaw, 2001.
4. *Wasilewski J.* Political Elites as an Agent of Social Change: The Polish Perspective // *Social Change and Human Development: Concept and Results* / ed. by R. K. Silbereisen, X. Chen. SAGE Publications Ltd., 2010.
5. *Василевски Я.* Политическая элита средней ступени: проблематика исследования // *Политическая экспертиза: ПОЛИТЭКС*. 2009. Т. 5, № 2. С. 5—27.
6. *Жуковский И. И.* Рекрутация политических элит в современной Польше: некоторые предварительные суждения // *Вестник Московского университета*. Сер. 12 : Политические науки. 2011. № 6. С. 48—55.
7. *Ричард А., Внук-Липинский Э.* Источники политической стабильности и нестабильности в Польше // *Социологические исследования*. 2002. № 6.
8. *Тарасов И. Н.* Проблема динамики процесса посттоталитарного развития стран Восточной Европы // *Социально-экономическое развитие России. Проблемы, поиски, решения*. Саратов, 2000. С. 51—53.
9. *Хигли Дж.* Элиты, внеэлитные группы и пределы политики: теоретический ракурс // *Элиты и общество в сравнительном измерении* / под ред. О. В. Гаман-Голутвиной. М., 2011.
10. *Higley J., Burton M.* Elite Foundations of Liberal Democracy. Boulder, 2006.
11. *Wasserman S., Faust K.* Social Network Analysis: Method and Application. Cambridge, 1994.
12. *Knoke D.* Political Networks: the Structural Perspective. Cambridge, 1990.
13. *Agh A.* The Politics of Central Europe. L. ; Thousand Oaks ; New Delhi, 1998.
14. *Lieven A.* The Baltic Revolution: Estonia, Latvia, Lithuania and the Path to Independence. New Haven ; L., 1994.
15. *Курчанов М. В.* Латвия и страны Балтии: проблемы дипломатической и политической истории. Воронеж, 2007.
16. *Crisis, Choice, Change. Historical Stories of Political Development* / ed. by G. A. Almond [et al.]. Boston, 1973.
17. *Dogan M., Higley J.* Elites, Crises, and the Origins of Regimes. Rowman and Littlefield Publishers, Boulder CO, 1998.
18. *Matonyte I.* Ex-nomenklatura and Ex-dissidents in the Post-communist Parliaments of Estonia, Latvia, Lithuania and Poland // *Viesoji politika ir administravimas*. 2009. № 29. P. 28—39.

19. Steen A. The New Elites in the Baltic States: Recirculation and Change // Scandinavian Political Studies. Bind 20 (New Series). 1997. № 1. P. 91—112.

20. *The New Democracies in Eastern Europe: Party Systems and Political Cleavages*. Aldershot, 1994.

Об авторе

Ефим Сергеевич Фидря, кандидат социологических наук, директор Социально-гуманитарного парка, Балтийский федеральный университет им. И. Канта, Россия.

E-mail: EFidrya@kantiana.ru



THE STRUCTURE OF POLITICAL ELITE NETWORKS IN THE REPUBLIC OF POLAND IN 1993—2013

E. Fidrya *

* *Immanuel Kant Baltic Federal University
14, A. Nevski Str., Kaliningrad, 236041, Russia*

Received on August 12, 2013

To identify the structure of network ties within Polish political elites; to study the features of network ties formation and the impact that both primary and labour socialisation periods and diaspora characteristics have on this process; to describe the structural features of the resultant network structures over different periods of time and analyse the structural dynamics of political elites for the purpose of forecasting major trends in the structural transformation of Polish political elites.

In the course of the study, biographical data on the presidents, ministers, advisors, and party leaders of the Republic of Poland was collected and processed. The work follows the network analysis paradigm and identifies the dynamics of the key network parameters: distance, density, transitivity, and compactness. The author analyses the dynamics of representation in the structure of political territorial diaspora elites, business community members, and 'moral politicians'. The article identifies two periods of formation of political party networks in Poland: the first period (1993—2007) saw a transition from rather weakly integrated systems to high density and cohesion networks as early as the second electoral cycle, after which a gradual decrease in the key indices of network integration was registered. A new peak of network cohesion and integration was reached in 2007—2011; however, the death of some key members of political elites in a plane crash resulted in a decrease in the network integration indices to the level of 2001—2005.

On the whole, the network structure of Polish political elite is characterised by unstable dynamics relating to the crisis events of the past. However, it is established that the elites have a pronounced diaspora core and an unstable periphery; the share of businesspeople directly participating in political processes is decreasing, whereas 'moral politicians' usually take an active part in the formation of political elites.

Key words: network analysis; political elites; Republic of Poland

References

1. Fodor, E., Wnuk-Lipinski, E. Yershova, N. 1995, The New Political and Cultural Elite, *Theory and Society*, Vol. 24, no. 5 : Special Issue on Circulation vs Reproduction of Elites during the Postcommunist Transformation of Eastern Europe, p. 783—800.
2. Gallina, N. 2008, *Political Elites in East Central Europe: Paving the Way for "Negative Europeanisation"?* Budrich UniPress Ltd.
3. Wasilewski, J. 2001, Three Elites of the Central-East European Democratization. In: Markowski, R. Wnuk-Lipinski, E. (eds.) *Transformative Paths in Central and Eastern*, Warsaw, Institute of Polish Studies, 206 p.
4. Wasilewski, J. 2010, Political Elites as an Agent of Social Change: The Polish Perspective. In: Silbereisen, R. K., Chen, X. *Social Change and Human Development: Concept and Results*, SAGE Publications Ltd.
5. Wasilewski, J. 2009, Politicheseskaja jelita srednej stupeni: problematika issledovanija [The political elite middle stage: research issues], *POLITJeKS — POLITicheskaja JeKSpertiza* [Political Expertise], Vol. 5, no. 2, p. 5—27.
6. Zhukovsky, I. I. 2011, Rekrutacija politicheskikh jelit v sovremennoj Pol'she: nekotorye predvaritel'nye suzhdenija [Recruitment of the political elite in contemporary Poland: some preliminary judgments], *Vestnik Moskovskogo universiteta. Serija 12. Politicheskie nauki* [Vestnik of Moscow State University. Series 12. Political science], no. 6, p. 48—55.
7. Richard, A., Wnuk-Lipiński, E. 2002, Istochniki politicheskoy stabil'nosti i nestabil'nosti v Pol'she [Sources of political stability and instability in Poland], *Sociologicheskie issledovanija* [Sociological Studies], no. 6.
8. Tarasov, I. N. 2000, Problema dinamiki processa posttotalitarnogo razvitija stran Vostochnoj Evropy [The problem of the dynamics of the process of post-totalitarian countries of Eastern Europe], *Social'no-jekonomicheskoe razvitie Rossii. Problemy, poiski, reshenija* [Socio-economic development of Russia. Problems, finding solutions], Saratov, p. 51—53.
9. Higley, J. 2011, Elity, vne-elitnye gruppy i predely politiki: teoreticheskij rakers [Elite, elite group of out-of-policy and limits: a theoretical perspective]. In: Gaman-Golutvina, O. V. (eds.) *Elity i obshhestvo v sravnitel'nom izmerenii* [Elites and Society in the comparative measurement], Moscow, Rossijskaja politicheskaja jenciklopedija (ROSSPJeN), 431 p.
10. Higley, J., Burton, M. 2006, *Elite Foundations of Liberal Democracy*, Boulder, Rowman & Littlefield.
11. Wasserman, S., Faust, K. 1994, *Social Network Analysis: Method and Application*, Cambridge University Press, 825 p.
12. Knoke, D. 1990, *Political Networks: the Structural Perspective*, Cambridge University Press.
13. Agh, A. 1998, *The Politics of Central Europe*. London, Thousand Oaks, New Delhi, Sage Publications.
14. Lieven, A. 1994, *The Baltic Revolution: Estonia, Latvia, Lithuania and the Path to Independence*, New Haven, London: Yale University Press.
15. Kirchanov, M. V. 2007, *Latvija i strany Baltii: problemy diplomaticheskoy i politicheskoy istorii* [Latvia and the Baltic States: the issue of diplomatic and political history], Voronezh, Voronezh State University.

16. Almond, G. A., Flanagan, S., Mundt, R. (eds.) 1973, *Crisis, Choice, and Change: Historical Stories of Political Development*, Boston, Little, Brown and Co.

17. Dogan, M., Higley, J. 1998, *Elites, Crises, and the Origins of Regimes*, Rowman and Littlefield Publishers, Boulder CO.

18. Matonyte, I. 2009, Ex-nomenklatura and Ex-dissidents in the Post-communist Parliaments of Estonia, Latvia, Lithuania and Poland, *Viesoji politika ir administravimas*, no. 29, p. 28—39.

19. Steen, A. 1997, The New Elites in the Baltic States: Recirculation and Change, *Scandinavian Political Studies*, Bind 20 (New Series), no. 1, p. 91—112.

20. *The New Democracies in Eastern Europe: Party Systems and Political Cleavages*, 1994, Aldershot.

About the author

Dr Efim Fidrya, director of Social Sciences and Humanities Park, Immanuel Kant Baltic Federal University, Russia.

E-mail: EFidrya@kantiana.ru

**РЕКРУТИРОВАНИЕ
ПОЛИТИЧЕСКИХ ЭЛИТ
В ПРИБАЛТИКЕ:
РОЛЬ ЭТНИЧЕСКОГО
ФАКТОРА**

В. А. Смирнов*



Вопрос о роли этнического фактора в политическом процессе Литвы, Латвии и Эстонии актуален в течение всего периода, последовавшего за провозглашением независимости этих стран. Автор исследует вопрос, можно ли сказать, что после завершения основных евроинтеграционных процедур этнический фактор, столь остро проявившийся в республиках Прибалтики после провозглашения ими независимости, теперь отошел на периферию политической жизни?

Вскоре после провозглашения независимости властные группы Литвы, Латвии и Эстонии столкнулись с проблемой формирования гражданского общества, создания политического режима, базирующегося на демократических процедурах. Процессы элитного рекрутирования в этих странах в значительной степени обусловил фактор этнической гомогенности социальной структуры общества. Рассматривается процесс формирования элитных групп в странах Балтии через призму этнического фактора. Автор, опираясь на этнополитологический подход, делает вывод о том, что существующие де-факто, например, в Латвии и Эстонии барьеры для нетитульных групп населения, препятствующие их попаданию во властные структуры, «замораживают» систему элитного рекрутирования. При условии значительного роста социального недовольства это может отрицательно сказаться на внутривнутриполитической стабильности в указанных странах.

Полученные результаты исследования могут быть использованы в научной, образовательной и практической сферах принятия ими решений, связанных с взаимодействием с представителями политических элит Литвы, Латвии и Эстонии.

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

Поступила в редакцию 01.07.2013 г.

doi: 10.5922/2074-9848-2013-4-10

© Смирнов В. А., 2013

Ключевые слова: элиты, этнические группы, власть, рекрутирование, страны Балтии

Вопрос о различных аспектах участия этнических групп в политических процессах активно дебатруется в политической науке последней четверти века. Применительно к Литовской, Латвийской и Эстонской республикам тема роли этнического фактора в политике данных стран актуальна в течение всего периода, последовавшего за провозглашением ими независимости. Но можно ли сказать, что после завершения основных евроинтеграционных процедур этнический фактор, столь остро проявившийся в республиках Прибалтики в названный период, теперь отошел на периферию политической жизни?

Опираясь на этнополитологический подход¹, проанализируем реальную практику политического взаимодействия в Литве, Латвии и Эстонии, уделяя особое внимание специфике рекрутирования политических элит². По мнению В. Тишкова, распад СССР более напоминал мятеж провинций против центральной власти, нежели политически и юридически корректную процедуру оформления их государственной независимости. А политическая легитимность данному процессу была придана с помощью «народных» (точнее, этнонационалистических) движений, в частности народных фронтов Прибалтийских республик. Именно они сформулировали «идеологию распада», элементы которой затем были подхвачены националистическими движениями в союзных республиках и ряде автономий внутри России. Важную роль в идеологическом обосновании предстоящего распада сыграла подмена понятия «нация» понятием «этнос» [7, с. 154].

После того как эйфория, вызванная провозглашением независимости, прошла, властные группы Литвы, Латвии и Эстонии столкнулись с проблемой формирования гражданского общества, создания политического режима, базирующегося на демократических процедурах. На процессы элитного рекрутирования в этих странах заметно повлиял фактор этнической гомогенности социальной структуры общества. Данные о составе населения всех трех стран за последние 25 лет приведены в таблице 1.

В Литве литовская этническая группа составляет подавляющее большинство, а две другие крупные группы — поляки и русские³. Состав населения Литовской Республики за весь советский период существенных изменений не претерпел. По данным переписи 1959 г., в Литве проживало 79,3% литовцев, в 1989 г. — 79,6%. В тот же период в двух других республиках доля титульного населения падала: в 1959 г. эстонцев в Эстонии было 74,6%, в 1989 г. — 61,5%; латышей в Латвии — соответственно 62 и 52% [2]. При стабильном в целом удельном весе

¹ О высокой эвристической ценности этнополитологического подхода при осмыслении различных событий в сфере этнонациональных отношений, анализе причин, форм и способов намеренной политизации этничности см. подробнее работы В. Тишкова [5—7].

² Элиты в данном случае рассматриваются не с ценностных, а с функциональных позиций — как лица, способные оказывать решающее влияние на принятие/непринятие ключевых для общества решений.

³ Исследователи отмечают, что в целом крупнейшие этнические меньшинства (поляки и русские) положительно предрасположены к интеграции в литовское общество, хотя и демонстрируют при этом различные стратегии адаптации. — См. подробнее: [11].

титульной нации количество литовцев во власти неуклонно росло. Особая роль в этом процессе принадлежала А. Снечкусу, возглавлявшему Компартию Литвы с 1936 по 1974 г. Он пользовался существенным авторитетом у советского руководства, благодаря чему ему удалось минимизировать размещение на литовской территории крупных производств, строительство и работа которых влекли за собой переезд в республику значительного числа граждан СССР нелитовской национальности. С 1953 по 1990 г. количество въехавших в республику мигрантов составило 1,09 млн человек [16].

Таблица 1

Население стран Балтии, 1989—2011 гг.⁴, млн чел. / %

Страна	1989	2000	2011
Литва:			
Всего населения	3,674/100	3,484/100	3,244/100
В том числе:			
литовцев	2,924 / 79,6	2,907 / 83,5	2,721 / 83,9
русских	0,344 / 9,40	0,219 / 6,3	0,174 / 5,4
Латвия:			
Всего населения	2,666	2,377	2,070
В том числе:			
латышей	1,387 / 52,0	1,370 / 57,7	1,284 / 62,1
русских	0,905 / 34,0	0,703 / 29,6	0,556 / 26,9
Эстония:			
Всего населения	1,565	1,370	1,340
В том числе:			
эстонцев	0,963 / 61,5	0,930 / 67,9	0,924 / 69,0
русских	0,474 / 30,3	0,351 / 25,6	0,341 / 25,5

В Литве отмечается несколько ареалов компактного проживания различных этнических групп. Восточная Литва мультиэтнична: половина населения — литовцы, одна треть — поляки; пятая часть — белорусы и десятая — русские. В Шальчининкяе абсолютное большинство составляют поляки — 79,5%, литовцы — 10,4%, русские — 5%, в Вильнюсском регионе поляков насчитывается 61,3%; литовцев — 22,4%; русских — 8,4%. Русские живут главным образом в Зарасае, Тракае, Висагинасе.

Результаты различных исследований, а также итоги электоральных кампаний показывают, что этнические меньшинства слабо участвуют в политической жизни современной Литвы⁵. Их присутствие в струк-

⁴ По данным национальных переписей населения (количество украинцев, белорусов, евреев, цыган и представителей прочих групп не отражено).

⁵ Избирательным законом, принятым в 1992 г., введен специальный нижний порог для формирования парламентского представительства русских и польских меньшинств на основе политических партий, участвующих в выборах по пропорциональной системе: общий порог составлял 4%, для этнических партий — 2%. В 1996 г. в закон были внесены изменения, согласно которым общий порог для партий увеличен до 5%, для избирательных объединений — до 7%, а для этнических меньшинств отменен.

турах высокого политического уровня, в правительственных учреждениях также незначительно. Если представители этнических меньшинств и попадают в органы госвласти, то в лучшем случае в Сейм, как правило, пользуясь для этого поддержкой «обычных» партий⁶, т. е. тех, кто не декларирует главной целью своей деятельности отстаивание прав этнических меньшинств. Анализ персонального состава всех кабинетов министров с начала обретения Литвой независимости показывает, что на министерских должностях представители этнических меньшинств оказывались в единичных случаях⁷. Чаще они работали в органах власти на муниципальном уровне. Польская община, например, традиционно представлена в регионах Вильнюса и Шальчининкяй, а русская — в Клайпеде и Висагинасе. Партии этнических меньшинств немногочисленны (500—1000 человек), их влияние на органы власти весьма незначительно (как из-за количества, так и с точки зрения занимаемых властных позиций), что не позволяет рассматривать членов этих партий как полноценный канал рекрутирования политической элиты [10].

В период провозглашения независимости Литовская Республика имела довольно четко структурированную политическую элиту, «костяк» которой составляли члены Компартии — номенклатура, рекрутируемая преимущественно из представителей титульной части населения. Если в 1945 г. среди членов Компартии Литвы насчитывалось чуть больше 30% литовцев, то в 1952 г. их количество выросло до 38%, а к середине 1980-х — до 70%. Этот показатель применительно к административно-управленческим должностям составлял 91,5% [13].

Ни в Латвии, ни в Эстонии удельный вес титульных наций среди элитных групп не был столь же существенным. К середине 1980-х гг. в Латвии количество латышей, состоявших в Компартии, не достигало 40%, а в Эстонии едва превышало 50%. Среди бюрократического корпуса латышей было 63,1%, эстонцев — 82,2% [17]. В советский период количество литовцев в политической элите Литвы оставалось стабильно высоким, а представители иных групп находились в меньшинстве⁸.

⁶ Союз русских Литвы выступал в коалиции с Социал-демократической партией Литвы на парламентских выборах в 2000 г. По итогам парламентской кампании 2012 г. в Сейм попали лидеры Союза русских Литвы — брат и сестра С. Дмитриев и Л. Дмитриева, которые баллотировались совместно с Партией труда. До этого они (также вдвоем) работали в горсовете Вильнюса. Представитель же «Русского альянса» И. Розова в 2012 г. смогла попасть в Сейм, баллотируясь от Избирательной акции поляков Литвы — партии, ориентированной на защиту именно польского меньшинства и вошедшей в правящую правительственную коалицию.

⁷ В то же время не может быть проигнорирован пример русского по происхождению известного литовского политического деятеля, лидера Партии труда, экс-члена Европейского парламента В. Успаских, который в 2004—2005 гг. занимал должность министра экономики.

⁸ Однако было бы заблуждением считать столь высокий удельный вес титульной нации среди политической элиты свидетельством безусловной поддержки советского строя со стороны литовцев. За фасадом Компартии Литвы как

К моменту распада Советского Союза Литва подошла с элитой, гомогенной по этническому признаку: фактические рычаги руководства находились у литовской по национальности элиты, которая принимала решения в соответствии с линией Компартии, но все же пользовалась значительной автономией. В конце советского периода Литва, хотя юридически и подчинялась Москве, но фактически управлялась именно литовской элитой, даже более национально однородной, чем в межвоенный период [8].

В Эстонии и Латвии после провозглашения независимости ключевой линией политического размежевания стала именно этническая принадлежность. Создание эксклюзивного «жизненного пространства» для титульной группы населения существенно затрудняло, если не блокировало вовсе возможности вертикальной мобильности для принадлежащих к меньшим этническим группам⁹. Латвийский исследователь Ю. Розенвалдс, не выделяя русских в отдельную группу, использует укрупненную общность — «восточные славяне» (табл. 2) [3].

Таблица 2

Соотношение групп населения в Латвии и Эстонии в XIX—XXI вв., %

Страна	1897	1922—1925	1934—1935	1959	1979	1989	2000	2009—2011
Латвия:								
латыши	68	73,4	75,5	62	53,7	52	57,7	59,5
восточные славяне	12	12,6	12,1	30,9	40	42	36,4	33,3
Эстония:								
эстонцы	91	87,6	88,1	74,6	64,7	61,5	67,9	68,7
восточные славяне	4	8,2	8,2	22,3	32	35,2	29	28,9

идеологического монолита (и не только Литвы, но и Латвии, Эстонии) скрывалось реальное к ней отношение, выражающееся, по мнению А. Штромаса, в «тотальном отрицании победы коммунизма над балтийскими народами». — См. подробнее: [16].

⁹ Литва избрала так называемый «нулевой» вариант гражданства, предоставляя его всем, кто к моменту провозглашения независимости проживал в Литве и изъявил желание такое гражданство получить. В результате у подавляющего большинства представителей русской общины — литовское гражданство. Свою роль здесь сыграла не только добрая воля литовских политических элит, но и непропорционально весомое (по сравнению с общим количеством русских среди населения Литвы) участие русских в деятельности «Саюдиса» в переломные годы. Именно в этот период формировалась концептуальная модель закона о гражданстве, во время обсуждения которой представители русской общины и смогли отстоять свои интересы. — См. подробнее: [14].

Столь существенные для титульных групп Эстонии и Латвии демографические изменения привели и к серьезной трансформации настроений в обществе: многие латыши и эстонцы стали ассоциировать, практически отождествлять «русское» и «советское», автоматически возлагая ответственность за советский период на послевоенных мигрантов. В известной мере этому способствовал и тот факт, что в компартиях прибалтийских республик удельный вес восточных славян в послевоенные годы существенно превышал их удельный вес в общем населении Литвы, Латвии и Эстонии (количество членов компартии титульной национальности — соответственно 69, 39 и 52 %).

Следует указать и на существенные различия между Эстонией и Латвией в специфике формирования русскоязычных общин, так как это и в настоящее время оказывает влияние на характер и перспективы их участия в политическом процессе. Община в Латвии исторически более многочисленная, а также более организованная, что показывает опыт проведения в 2012 г. референдума о придании русскому языку государственного статуса, а затем и выборов в 2013 г. в так называемый «Парламент непредставленных». Говоря о традиции расселения, необходимо отметить, что в Эстонии русские преобладают, как правило, в северо-восточной части страны (например, в Нарве количество эстонцев не превышает 4 %) и в Таллине (восточные славяне составляют около 44 % населения). Учитывая, что на остальной территории Эстонии проживает титульное население, такая сегментация объективно препятствует как возможной интеграции двух этнических общин, так и консолидации русских для участия в политическом процессе. В Латвии русскоязычное население распределено более равномерно. Всего там насчитывается около 800 тыс. русскоязычных жителей, или 35 % (при общей численности населения Латвии 2,2 млн человек). Основные районы их проживания — Рига (43 % от общей численности населения города), Даугавпилс (55 %), Резекне (49 %), Юрмала (36 %), Лиепая (34 %), Вентспилс (32 %), Елгава (30 %).

Во время так называемой «поющей революции» в Эстонии и Латвии активно дебатировались две модели провозглашения независимости. Первая, продвигаемая народными фронтами, условно именуется «социально-реалистической», так как она стремилась учесть послевоенные реалии и получить поддержку широких народных масс (вне зависимости от их национальной принадлежности). Вторая модель — «легалистская» (отстаивалась так называемыми гражданскими комитетами), в ее основе лежал тезис о противоправном характере советской власти, и все послевоенные переселенцы ставились вне закона, что вычеркивало их из активной политической жизни. Когда, например, власти прибалтийских республик стали в феврале — марте 1991 г. выяснять мнение местного населения (параллельно с инициированным М. Горбачевым всесоюзным референдумом о сохранении СССР) по вопросу о независимости (в Литве и Латвии это считалось избирательной кон-

сультацией, в Эстонии — референдумом), то в Эстонии право голоса получили граждане довоенной республики, их прямые потомки, а также те лица, которые сделали устное заявление о своей поддержке ее независимости и получили от «гражданских комитетов» так называемые «зеленые карточки» (около 25 тыс. человек) [15].

Первое поколение руководителей Народного фронта Латвии уделяло большое внимание работе с русскоязычной частью населения, в результате чего идея независимости одобрялась латвийскими русскими. В 1991 г. ее поддерживали 94% латышей и 38% русских. Именно то обстоятельство, что две трети русского населения относились к усилиям Народного фронта Латвии либо нейтрально, либо положительно, и стало решающим фактором, позволившим стране достичь независимости мирным путем. Но многие обещания, данные в годы «поющей революции», не были выполнены после достижения независимости Латвией и Эстонией, политическое руководство которых восстановило в правах граждан довоенных республик, а послевоенные приезжие и их потомки лишались политических прав. Элиты Латвии и Эстонии пренебрегли социально-реалистической моделью, предпочтя «легалистский» путь. Возможность значительной части русскоязычных общин Эстонии и Латвии участвовать в происходящих в республиках процессах, влиять на политическую ситуацию оказалась существенно (вплоть до маргинализации конкретных политических лидеров) ограничена [3].

По мнению латвийских ученых Б. Зепы и И. Супуле, представители политической элиты, препятствуя общественной интеграции, усиливают напряженность в обществе: «Они по-прежнему используют этничность для того, чтобы привлекать сторонников на выборах. Таким образом, именно политики становятся основным катализатором этнической напряженности» [1, с. 9]. Эта точка зрения была сформулирована ими по итогам исследования «Этнополитическая напряженность в Латвии. Поиски путей разрешения конфликта», проведенного еще в 2005 г. Однако и сейчас данное заявление, как показали итоги муниципальных выборов в Латвии в июне 2013 г., абсолютно уместно.

В основе проблемы участия русских в политической жизни Латвии и Эстонии лежит не просто этнический фактор — он еще и отягощен проблемой гражданства. Сами «неграждане» появились здесь в результате провозглашения независимости в 1991 г. В случае Латвии юридическим основанием для возникновения данной категории населения стал принятый 12 октября 1991 г. Верховным советом ЛР закон «О восстановлении прав граждан Латвийской Республики и основных условиях натурализации». Гражданство было предоставлено только гражданам довоенной ЛР и их потомкам. Лица, не входящие в эту категорию, не получали латвийского гражданства. Правовое оформление статуса «неграждан» было завершено 12 апреля 1995 г. принятием закона «О статусе граждан бывшего СССР, не имеющих гражданства Латвии

или иного государства». К «негражданам» отнесены бывшие граждане СССР, не имеющие к моменту принятия закона никакого иного гражданства и отвечающие следующему юридическому требованию: «1 июля 1992 г. они были, вне зависимости от статуса указанной в прописке жилой площади, прописаны на территории Латвии, или их последнее зарегистрированное место жительства до 1 июля 1992 г. было в ЛР, или решением суда установлен факт того, что до упомянутой даты они не менее 10 лет непрерывно жили на территории Латвии». Сюда же относились и их дети, не получившие никакого гражданства.

В результате применения упомянутого выше «легалистского» подхода количество бывших граждан СССР, не получивших гражданство автоматически, составило около 715 тыс. человек в Латвии (процесс натурализации начался в 1995 г.) и около 500 тыс. человек в Эстонии (процесс натурализации начался в 1992 г.). Им выданы спецпаспорта, подчеркивающие их отдельный правовой статус: фиолетовые — в Латвии, серые — в Эстонии. Максимум натурализационных запросов в Эстонии пришелся на 1993—1997 гг. С 1995 г., когда в Латвии началась процедура натурализации, латвийское гражданство в ее рамках получили около 138 тыс. жителей. По данным Управления по делам гражданства и миграции Латвии, в 2012 г. в стране было зарегистрировано более 312 тыс. неграждан. Львиную долю из них составляют русские (более 205 тыс. человек), около 42 тыс. — белорусы, 30 тыс. — украинцы, 8 тыс. — литовцы и менее 0,5 тыс. — эстонцы. После непродолжительного всплеска предоставления гражданства в 2005—2006 гг. (в 2005 г. его получили 19,1 тыс. заявителей, в 2006 г. — 15,1 тыс.) произошло резкое падение: в 2007 г. латвийскими гражданами стали 6,8 тыс. человек, в 2008-м — чуть более 3 тыс., в 2009-м — 2 тыс. В последние годы темпы натурализации значительно снизились: в 2010 г. — 1,16 тыс. человек в Эстонии и 2,33 тыс. в Латвии. Успешное прохождение всех натурализационных испытаний еще не гарантирует получение статуса гражданина Латвии: так, в 2004 г. правительство этой страны отказало в гражданстве активисту оппозиционной партии «За права человека в единой Латвии» Ю. Петропавловскому, хотя он прошел процедуру натурализации в соответствии с латвийскими законами.

«Неграждане» Латвии отстранены от участия в политической жизни страны: не имеют избирательных прав ни на парламентских, ни на местных выборах (в отличие, например, от Эстонии, где институт «негражданства» также существует, однако там «неграждане» имеют право избирать муниципальные органы власти). При этом в сентябре 2004 г. Сейм Латвии утвердил поправки к Конституции страны, дающие право участия в муниципальных выборах постоянно проживающим в Латвии гражданам Европейского союза. «Неграждане» лишены и ряда социальных и экономических прав — насчитывается до 80 различий в правах граждан и неграждан (в 2004 г. было 61 различие, в 2006-м — 70), в том числе 47 ограничений на профессии (в 2004 г. — 25 ограничений)¹⁰. «Неграждане», в частности, не имеют права быть государствен-

¹⁰ См. подробнее интернет-ресурс *Конгресса* неграждан Латвии (www.kongress.lv).

ными, в том числе муниципальными служащими, занимать посты на военной службе, быть судьями, прокурорами, права учреждать политические партии. «Неграждане», как и граждане, обязаны платить все начисляемые им налоги, но лишены при этом политического представительства. Таким образом, в рамках построения «латышской Латвии» игнорируется классический принцип «No taxation without representation». Это позволяет определить сложившийся в Латвии режим как «этнократия» — политически доминирующая этническая группа «приватизирует» государство для себя [7, с. 144—145].

Дискриминацию и массовое нарушение прав человека в Латвии отмечали в своих докладах профильные структуры и эксперты ООН, ОБСЕ, Совета Европы, ПАСЕ, Еврокомиссии, фонда «Амнести Интернешл». Они ссылались, в частности, на нарушение Латвией Всеобщей европейской конвенции по правам меньшинств 1994 г., Гаагских рекомендаций по правам меньшинств на образование 1996 г., Декларации ООН о правах лиц, принадлежащих к национальным или этническим, религиозным и языковым меньшинствам, 1992 г. и т. д. В мае 2005 г. Сейм Латвии ратифицировал Рамочную конвенцию Совета Европы о защите национальных меньшинств с двумя оговорками, отменяющими положения конвенции, которые предоставляют национальным меньшинствам возможность общаться на родном языке с властями в местах их компактного проживания и использовать родной язык в топографических названиях. Дополнительной декларацией из сферы действия конвенции практически были выведены все русскоязычные постоянные жители Латвии, имеющие статус «неграждан».

В Латвии вопрос о необходимости допуска «русских во власть» активно дебатруется в политико-экспертном сообществе на протяжении уже многих лет, однако на практике политическая мобильность существенно затруднена ограничениями именно этнического свойства. Прорвать брешь в кажущейся монолитной стене этнической герметизации русскоязычные пытались неоднократно. В основном эти попытки могут быть соотнесены с деятельностью двух политических объединений — Центр согласия (ЦС) и «За права человека в единой Латвии» (ЗаПЧЕЛ).

ЗаПЧЕЛ считает «единственным морально оправданным способом возвращения негражданам политических прав» признание их гражданами Латвии единовременным законодательным актом, поддерживает любые промежуточные шаги в этом направлении: «нулевой вариант» для отдельных категорий «неграждан», допуск к участию в муниципальных выборах, упразднение ограничений для натурализации и упрощение ее процедуры. ЗаПЧЕЛ выступает за отмену ограничений на участие в управлении государством и запретов на ряд профессий. Партия не представлена в Рижской думе и Сейме, есть лишь депутат от ЗаПЧЕЛ в Европейском парламенте — Т. Жданок, полномочия которой истекают в мае 2014 г. Результаты муниципальной кампании 2013 г. оказались для этой партии провальными.

ЦС выступает за ускорение и облегчение натурализации, содействие интеграции «неграждан» за счет расширения их прав, включая право выбирать представителей в органы местного самоуправления, на-

стаивает на свободном выборе языка образования в школах, на адаптации системы госуправления к мультикультурному обществу Латвии. ЦС с 2009 г. удерживает большинство в Рижской городской думе, мэром города является русский по происхождению гражданин Латвии Нил Ушаков. ЦС имеет крупнейшую фракцию в Сейме по итогам выборов 2011 г., однако к формированию правительства он не был допущен в результате объединения «латышских» партий — «Единство», Партия реформ и национально ориентированная «Все Латвии — Отечеству и свободе / Движение за независимую национальную Латвию» (ВЛ-ОС/ДННЛ). Несмотря на лучший результат по итогам парламентской кампании, Центр согласия усилиями коалиции оппонентов отеснен от возможности принятия ключевых политических решений. Лидеры ЦС в феврале 2012 г. поддержали референдум о придании русскому языку статуса государственного в Латвии, приведший к внутривластическому кризису. В марте 2013 г. начала свою деятельность новая общественная организация — Конгресс неграждан, который, сформировав «парламент непредставленных», рассчитывает на поддержку здравых политических сил страны. Этнический фактор продолжает играть существенную роль в политическом процессе Латвии, не исчезая из повестки дня.

Аналогичным образом это проявляется и в Эстонии, где 68% населения относятся к эстонцам, а 32% — к этническим меньшинствам. После провозглашения независимости принцип равного демократического участия для нацменьшинств был отвергнут правящими группами — демократический идеал представительства меньшинств воспринимался как прямая угроза национальной независимости [2]. Лишь спустя десятилетия предпринята, как полагают эстонские исследователи Л. Калев и Р. Руутсоо, попытка перестройки парадигмы от этнически централизованной к либеральной (гражданской) модели [9]. В основе действий эстонских властей в отношении русскоязычного меньшинства декларируется политика интеграции. Как результат — в постсоветское время ни одна русскоязычная партия не смогла избраться в парламент Эстонии, действуя самостоятельно. Лучший результат — 6 мест в Рийгикогу в 1995 и 1999 гг., когда Русская партия Эстонии (РПЭ) входила в альянс «Наш дом — Эстония» (РПЭ прекратила свое существование в 2012 г., влившись в Социал-демократическую партию Эстонии). Как правило, русскоговорящие избиратели голосуют в Эстонии за Центристскую партию, возглавляемую мэром Таллина Э. Сависааром [18]. Как и в Латвии, эстонские центристы, получая существенную электоральную поддержку, тем не менее оказываются в изоляции — в правящую коалицию они не были допущены ни в 2007 г., ни в 2011-м: представление политических интересов русских наталкивается на стену подозрения со стороны титульной группы, удерживающей превосходство в элитном сегменте общества уже четверть века [12].

Этнический фактор существенным образом влияет как на политический процесс в Латвии, Литве и Эстонии, так и на формирование элитных групп в этих странах. Несмотря на то что после провозглашения независимости прошли десятилетия, этническая проблематика не теря-

ет своей остроты, делая правомерной постановку вопроса о «герметизации» социальных лифтов в условиях этнократических режимов, о «заморозке» системы элитного рекрутирования, что не может не отражаться на качестве внутригосударственного управления и на специфике отношений стран Балтии с Россией. Неэффективные действия в этнополитической сфере (затягивание решения проблемы «неграждан»), «капсулирование» системы элитного рекрутирования в рамках узкого понимания нации (ущемление избирательных прав «чужаков», недопущение их к участию в политическом управлении) хотя и дает правящим группам привилегированный доступ к власти, что обеспечивает им своего рода «стабильность» внутривнутриполитической жизни, однако в перспективе чревато ростом социальной напряженности. О ее нарастании свидетельствует появление «снизу» организаций вроде Конгресса неграждан в Латвии.

Статья подготовлена в рамках гранта РГНФ 13-03-00415 «Формирование парламентской элиты стран Балтии после 1990 г.: ключевые факторы и акторы».

Список литературы

1. *Зена Б., Супуле И.* Латвийская субмарина // Эксперт Северо-Запад. 2005. № 34 (239).
2. *Национальный состав населения СССР (по данным Всесоюзной переписи населения 1989 г.).* М., 1991.
3. *Розенвалдс Ю.* Русскоязычное меньшинство в политической элите Латвии и Эстонии: перспективы «(де)герметизации» // Политические элиты в старых и новых демократиях / под ред. О. В. Гаман-Голутвиной, А. П. Клемешева. Калининград, 2012.
4. *Руус Ю.* Элиты этнических меньшинств в посткоммунистических странах. Случай Эстонии // Там же.
5. *Тишков В.* Очерки политики этничности в России. М., 1997.
6. *Тишков В.* Этнология и политика : научная публицистика. 2-е доп. изд. М., 2004.
7. *Тишков В. А., Шаббаев Ю. П.* Этнополитология: политические функции этничности. М., 2011.
8. *Фурман Е. Д.* Становление партийной системы в постсоветской Литве. М., 2009.
9. *Kalev L., Ruutsoo R.* Citizenship policies between Nation-state building and Globalization: Attitudes of the decision Makers in Estonia // Studies of Transition States and Societies. 2009. Vol. 2, № 1.
10. *Kasatkina N., Beresnevičiūtė V.* Ethnic Structure, Inequality and Governance of the Public Sector in Lithuania // Ethnicity Studies. Lithuanian Social Research Centre. Eugrimas. 2010. № 1—2.
11. *Kasatkina N., Leončikas T.* Lietuvos etninių grupių adaptacija: kontekstas ir eiga. Vilnius, 2003.
12. *Kruusvall J., Vetik R., Berry J.* The Strategies of Interethnic adaptation of Estonian Russians // Studies of Transition and Societies 2009. Vol. 1, № 1.
13. *Misiunas R. J., Taagepera R.* The Baltic States: Years of dependence, 1980—1986 // Journal of Baltic Studies. 1989. Vol. 20, № 1.

14. *The Baltic States after Independence* / ed. O. Norgaard. Cheltenham, 1996.
15. *Rozenvalds J.* Latvia After Twelve Years of Renewed Independence: the Search for Normality // *Latvijas Universitātes Raksti*. 663. sēj. Rīga, 2004.
16. *Shtromas A.* The Baltic States as Soviet Republics: Tensions and Contradictions // *The Baltic States. The National Self-Determination of Estonia, Latvia and Lithuania* / ed. Gr. Smith. L., 1994.
17. *Smith G.* The resurgence of nationalism // *The Baltic states: the national self-determination of Estonia, Latvia and Lithuania*. Basingstoke, 1994.
18. *Vihalemm T.* Crystallizing and Emancipating Identities in Post-Communist Estonia // *Identities, nations, and politics after Communism* / ed. R. E. Kanet. Routledge, 2008. P. 77.

Об авторе

Вадим Анатольевич Смирнов, кандидат политических наук, старший научный сотрудник, Балтийский федеральный университет им. И. Канта, Россия.

E-mail: Smirnov.kaliningrad@gmail.com



THE POLITICAL ELITE RECRUITMENT IN THE BALTIC: THE ROLE OF THE ETHNIC FACTOR

V. Smirnov*

* *Immanuel Kant Baltic Federal University*
14, A. Nevski Str., Kaliningrad, 236041, Russia

Received on July 1, 2013

The role of the ethnic factor in political processes in Lithuania, Latvia, and Estonia has been rather significant since these countries' independence. The author investigates the assumption that after the completion of major Eurointegration procedures, the ethnic factor — which became especially important in the Baltics after independence — relegated to the periphery of political life.

After a period of 'independence-induced euphoria' faded, Lithuanian, Latvian, and Estonian power groups had to tackle the problem of civil society formation and the development of a political regime based on democratic procedures. In these countries the processes of elite recruitment were largely affected by the factor of ethnic homogeneity of the social structure. This article analyses the process of elite group formation in the Baltics through the lens of the ethnic factor. By applying the ethnopolitical approach, the author concludes that the de facto barriers to non-titular population groups entering power structures, which exist in Latvia and Estonia, "freeze" the system of elite recruitment. In the conditions of increasing social unrest, it may have an adverse effect on the overall political stability in these countries.

The results obtained can be used for research, educational, and practical purposes. In the field of research and education, they can be employed in further re-

search on the transformation of the elite structure in the Baltics in view of the ethnopolitical factor, including comparative analysis of the elite re-grouping processes, as well as in developing corresponding university courses. As to the practical aspect, the results obtained can be used by the authorities of the Russian Federation in making decisions regarding interaction with the representatives of Lithuanian, Latvian, and Estonian political elites.

Key words: elites, ethnic groups, power, recruitment, Baltics

References

1. Zepa, B., Supule, I. 2005, Latvvijskaja submarina [Latvian submarine], *Ekspert Severo-Zapad* [Expert North-West], 12—18 Sept., no. 34 (239), p. 9.
2. *Nacional'nyj sostav naselenija SSSR (po dannym Vsesojuznoj perepisi naselenija 1989* [The national structure of the population of the USSR (according to the Soviet census of 1989)], 1991, Moscow, Finansy i statistika.
3. Rozenvalds, Ju. 2012, Russkojazychnoe men'shinstvo v politicheskoj elite Latvii i Estonii: perspektivy «(de)germetizacii» [Russian-speaking minority in the political elite of Latvia and Estonia: Perspectives "(de) sealing"]. In: Gaman Golutvina, O. V., Klemeshev, A. P. (eds.) *Politicheskie elity v staryh i novyh demokratijah* [Political elites in old and new democracies], Kaliningrad, Immanuel Kant Baltic Federal University, p. 215.
4. Ruus, Ja. 2012, Elity etniceskih men'shinstv v postkommunisticheskikh stranah. Sluchaj Estonii [The elites of ethnic minorities in post-communist countries. The case of Estonia]. In: Gaman Golutvina, O. V., Klemeshev, A. P. (eds.) *Politicheskie elity v staryh i novyh demokratijah* [Political elites in old and new democracies], Kaliningrad, Immanuel Kant Baltic Federal University, p. 226.
5. Tishkov, V. 1997, *Očerki politiki jetnichnosti v Rossii* [Essays on politics of ethnicity in Russia], Moscow.
6. Tishkov, V. 2004, *Etnologija i politika: Nauchnaja publicistika* [Ethnology and Politics: Science publicism], Moscow.
7. Tishkov, V. A., Shabayev, Yu. P. 2011, *Etnopolitologija: politicheskie funkcii etnichnosti* [Ethnopolitology: the political functions of ethnicity], Moscow, Moscow University Publishing House.
8. Furman, E. D. 2009, *Stanovlenie partijnoj sistemy v postsovetsoj Litve* [The formation of the party system in post-Soviet Lithuania], Moscow, Knizhnyj dom «Librokom».
9. Kalev, L., Ruutsoo, R. 2009, Citizenship policies between Nation-state building and Globalization: Attitudes of the decision Makers in Estonia, *Studies of Transition States and Societies*, Vol. 2, no. 1.
10. Kasatkina, N., Beresnevičiūtė, V. 2010, Ethnic Structure, Inequality and Governance of the Public Sector in Lithuania, *Ethnicity Studies*, Lithuanian Social Research Centre, Eugrimas, no. 1—2.
11. Kasatkina, N., Leončikas, T. 2003, *Lietuvos etninių grupių adaptacija: kontekstas ir eiga*, Vilnius: Socialinių tyrimų institutas, Eugrimas.
12. Kruusvall, J., Vetik, R., Berry, J. 2009, The Strategies of Interethnic adaptation of Estonian Russians, *Studies of Transition and Societies*, Vol. 1, no. 1.
13. Misiunas, R. J., Taagepera, R. 1989, The Baltic States: Years of dependence, 1980-1986, *Journal of Baltic Studies*, Vol. 20, no. 1.

14. Norgaard, O. (ed.) 1996, *The Baltic States after Independence*, Cheltenham.
15. Rozenvalds, J. 2004, Latvia After Twelve Years of Renewed Independence: the Search for Normality, *Latvijas Universitātes Raksti*, 663, sēj, Rīga.
16. Shtromas, A. 1994, The Baltic States as Soviet Republics: Tensions and Contradictions. In: Smith, Gr. (ed.) *The Baltic States. The National Self-Determination of Estonia, Latvia and Lithuania*, London.
17. Smith, G. 1994, The resurgence of nationalism. In: *The Baltic states: the national self-determination of Estonia, Latvia and Lithuania*, Basingstoke, Macmillan.
18. Vihalemm, T. 2008, Crystallizing and Emancipating Identities in Post-Communist Estonia. In: Kanet, R. E. (ed.) *Identities, nations, and politics after Communism*, Routledge, p. 77.

About the author

Dr Vadim Smirnov, Senior Research Fellow, Immanuel Kant Baltic Federal University, Russia.

E-mail: Smirnov.kaliningrad@gmail.com

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.

3. Рекомендованный объем статьи — 0,5 уч.-изд. л. (20 тыс. знаков с пробелами), для научного сообщения — 0,15 уч.-изд. л. (6 тыс. знаков с пробелами).

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. При подаче статьи на рассмотрение автор вместе с материалами рукописи должен представить внешнюю рецензию на работу (с обязательным указанием контактных данных рецензента: Ф. И. О., место работы, должность, e-mail, контактный телефон). При подаче статьи в электронном виде рецензию можно представить в формате PDF.

7. Статья направляется в редакцию журнала ведущему редактору периодической печати издательства Татьяне Юрьевне Кузнецовой по e-mail: tikuznetsova@kantiana.ru или tikuznetsova@gmail.com

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

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

Комплектность и форма представления авторских материалов

1. Статья должна содержать следующие элементы:

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

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

3) аннотацию на русском и английском языках (*приблизительно 1500 знаков*), оформленную в соответствии с международными стандартами и включающую:

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

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

4) ключевые слова на русском и английском языках (*4—8 слов*);

5) список литературы (*не более 25 источников*);

6) пристатейные библиографические списки оформляются на русском языке (в соответствии с ГОСТ Р 7.0.5. — 2008) и *на латинице* (Harvard System of Referencing Guide);

7) сведения об авторах на русском и английском языках (Ф. И. О. полностью, ученые степени, звания, должность, место работы (организация, город, страна), почтовый адрес, e-mail);

8) сведения о языке текста, с которого переведен публикуемый материал.

Общие правила оформления текста

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

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

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

Научное издание

БАЛТИЙСКИЙ РЕГИОН
2013
4 (18)

Редактор *Л. Г. Ванцева*
Корректор *М. В. Королева*
Компьютерная верстка *Г. И. Винокуровой*

Подписано в печать 17.11.2013 г.
Формат 70×108 ¹/₁₆. Усл. печ. л. 14,2
Тираж 1000 экз. (1-й завод — 100 экз.). Заказ 205

Издательство Балтийского федерального университета им. Иммануила Канта
236041, г. Калининград, ул. А. Невского, 14