

ЭКСКЛАВНОСТЬ КАЛИНИНГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ: ОПЫТ ЭКСПЛИКАЦИИ

А. П. Клемешев 

Я. А. Ворожеина 

Балтийский федеральный университет им. И. Канта,
236016, Россия, Калининград, ул. А. Невского, 14

Поступила в редакцию 26.02.2024 г.

Принята к публикации 25.05.2024 г.

doi: 10.5922/2079-8555-2024-2-1

© Клемешев А. П., Ворожеина Я. А.,
2024

Осуществлена экспликация представлений и понятия об эксклавноности Калининградской области. Цель статьи — анализ эксклавноности Калининградской области как явления и понятия, выделение ключевых признаков эксклавноности, определение роли и значения этих признаков, выявление показателей эксклавноности, факторов, оказывающих воздействие на ее состояние. Раскрыты основные атрибуты эксклавноности Калининградской области: отделенность и удаленность. Выделены два вида эксклавноности: абсолютная (атрибутивная) и относительная (функциональная). Определены пути преодоления абсолютной эксклавноности и относительного (функционального) решения этой проблемы. Проанализированы различные варианты решения «проблемы доступа», в том числе экстерриториальных коридоров и режимов транзита. Эксклавы рассмотрены как особые приграничные территории, для которых соотношение барьерной и контактной функций границы является показателем относительной эксклавноности. Выделены ключевые факторы, влияющие на перспективы абсолютной эксклавноности и на функциональное состояние эксклавноности: геополитический контекст; эксклавная политика государства, часть которого составляет эксклав; сам эксклав как территориальная общность; идентичность его населения. В работе использованы различные методы и подходы, включая логический анализ, метод кейсов, сравнительный анализ.

Ключевые слова:

Калининградская область, эксклавноность, геополитический контекст, анклавность, эксклавная политика, «эксклавный синдром»

В условиях глобального геополитического кризиса и трансформации геополитической ситуации в Балтийском регионе изменяются как место и роль Калининградской области в реализации национальных интересов России, так и условия обеспечения безопасности и функционирования самой Калининградской области как субъекта Российской Федерации. Актуальные исследования этих изменений должны опираться на достаточно эвристическую концептуальную модель, где в качестве существенного признака, определяющего специфику Калининградской области, выступает ее эксклавноность [1—3]. При этом требуется осуществить экспликацию эксклавноности Калининградской области как явления и понятия, концептуализиро-

Для цитирования: Клемешев А. П., Ворожеина Я. А. Эксклавноность Калининградской области: опыт экспликации // Балтийский регион. 2024. Т. 16, № 2. С. 4—17. doi: 10.5922/2079-8555-2024-2-1

вать ее, выделить существенные и необходимые характеристики (атрибуты), определить их место и значение, выявить показатели состояния эксклавности, основные факторы, влияющие на это состояние¹ [4; 5].

Атрибуты эксклавности Калининградской области

В справочной литературе слово «эксклав» используется для обозначения части страны, которая отделена от ее основной территории другим государством (государствами) [6, р. 652, 618; 7, р. 571, 540]. В научной литературе это слово применяется уже как термин с аналогичным значением² [8—10]. Правда, возникает вопрос тогда, когда подобного рода территория имеет выход к морю, позволяющий обеспечивать морское сообщение с основной территорией страны. Некоторые авторы исходят из того, что при наличии такого сообщения территорию уже нельзя относить к классу эксклавов [13, р. 5]. Но большинство исследователей считают, что решающим фактором в определении статуса таких территорий является сам факт отделенности от основной территории государства границами и иностранными территориями по суше [9; 14], а эксклавные территории, имеющие выход к морю, предлагают обозначать как «прибрежные эксклавы»³ [15]. Мы согласны с такой общей позицией, хотя вполне приемлемым термином в данном случае может быть и словосочетание «приморский эксклав». Но при этом мы должны учитывать, что слово «эксклав» — политико-географический термин, а в случае использования указанных словосочетаний мы уже «заходим» в зону физической географии, когда на определенном этапе анализа необходимы дополнительные политико-географические, международно-правовые или иные пояснения о том, что означает факт наличия выхода к морю для конкретного эксклава⁴.

Эксклавность определяется прежде всего как отделенность по суше части страны от ее основной территории государственными границами и территориями одного или нескольких государств⁵. Можно сказать, что такая отделенность является атрибутом, неотъемлемой характеристикой территории, которую мы называем эксклавом. Именно это свойство создает проблему перемещения людей и товаров между эксклавом и основной территорией страны⁶ [9, с. 18], а в конечном счете — проблему сохранения единого политического, экономического и социокультурного пространства государства, частью которого является эксклав. При этом речь идет не столько о технических вопросах транспортной связанности, сколько о вопросах международной политики и международного права. В связи с этим становится по-

¹ Различные трактовки процедуры экспликации опираются прежде всего на идеи Р. Карнапа, но не только.

² Нельзя не сказать о том, что при определении и анализе эксклавов и анклавов начинают использовать различные математические подходы.

³ Термин «полуэксклав», имеющий аналогичное значение, можно считать устаревшим.

⁴ С учетом этой оговорки в рамках данного текста применительно к Калининградской области мы будем использовать в качестве синонимов словосочетание «приморский эксклав» и слово «эксклав».

⁵ В связи с этим сложно согласиться с утверждением [15, с. 22], что территории, отделенные от основной территории проливами, можно считать прибрежными эксклавами, если они имеют общую сухопутную границу с иностранными государствами, так как эта граница может не отделять данные территории от основной части страны на суше. Поэтому Северная Ирландия не является эксклавной территорией Великобритании.

⁶ В таком контексте основную территорию страны называют порой «материнским государством». На наш взгляд, это не совсем уместно, так как в русском языке это понятие может ассоциироваться с термином «метрополия» [9, с. 18].

нятым уровнем интернационализации проблем жизнедеятельности эксклавов как неотъемлемых частей своих государств. Проблема перемещения людей и товаров между эксклавом и основной территорией страны получила название проблемы «доступа» [8, р. 283—295; 9, с. 184—219; 10].

Отделенность, необходимость решать проблему «доступа» лежат в основе того конфликтогенного потенциала, которым обладают эксклавные территории [16]. Государство, часть которого является эксклавом, стремится прежде всего обеспечить единство своей суверенной территории, а с другой стороны, сопредельные (оказывающие) государства будут как минимум с осторожностью рассматривать любые попытки решать проблему «доступа» через их территории, опасаясь уже за свой суверенитет.

Вопрос о специфике отделенности Калининградской области достаточно сложен, так как область не просто отделена от основной территории России границами и территориями нескольких соседних государств, а находится в сложном иностранном окружении (Литвы, Латвии, Польши, в определенных отношениях и Белоруссии), когда проблема «доступа» из вопроса двусторонних отношений сопредельных стран превращается в многостороннюю международную проблему. Эта проблема усугубляется еще и тем, что после расширения ЕС и НАТО, вступления в них Польши и Литвы Калининградская область по отношению к этим организациям превратилась в приморский анклав, который стал предметом их согласованной экономической и военной политики. С вхождением указанных стран в Шенгенскую зону в 2007 г. осуществляется и общая пограничная политика.

И здесь мы сталкиваемся с тем, что говорить только об отделенности как атрибуте эксклавноности недостаточно, так как имеет значение и такая характеристика, как удаленность эксклава от остальной территории страны, то есть расстояние, которое надо преодолеть до основной территории страны по транспортным артериям, расположенным на территории зарубежных стран [9, с. 212—213]. Понятно, что такого рода удаленность тоже приобретает международно-политическое измерение, отличаясь по своему характеру от удаленности периферии от центра в рамках одного государства. Если говорить о Калининградской области, то расстояние от нее до ближайшего участка государственной границы в районе Смоленского области Российской Федерации, если следовать железнодорожным или автомобильным транспортом, составляет около 660 км. Для сравнения: ширина «польского коридора», который в период между двумя мировыми войнами (1919—1939) отделял приморский эксклав Восточная Пруссия от основной территории Германии, не превышала 200 км (в самом узком месте — 30 км). Ангольский приморский эксклав Кабинда отделен от основной территории страны 37-километровым участком территории Демократической Республики Конго. Азербайджанский эксклав Нахичевань — 43-километровым участком территории Армении. Надо сказать, что на такую характеристику, как удаленность, может влиять возникновение новых государственных образований, например, если исходить из того, что Россия и Белоруссия являются участниками Союзного государства, то минимальное расстояние от их общей границы до территории калининградского эксклава будет составлять уже около 100 км (в рамках так называемого Сувалкского коридора).

Если рассматривать ситуацию с Калининградским приморским эксклавом, то есть имеющим выход к морю, то расстояние по морю от Калининграда (Балтийска) до Санкт-Петербурга (Усть-Луга) составляет 860 км. Для сравнения: после 2014 г. Крым на определенное время стал приморским эксклавом России¹ [17, с. 33], отде-

¹ Ю. Д. Рожков-Юрьевский полагает, что Крым стал располагаться в российских территориальных водах, поэтому называет его прибрежным квазиэксклавом [17, с. 33]. С этой позицией трудно согласиться, так как в то время существовал атрибут эксклава — отделенность от основной территории России на суше границами и территорией Украины.

ленным от Краснодарского края Керченским проливом, ширина которого составляет от 4,5 до 15 км¹. Но именно здесь недостаточно сказать о факте наличия выхода к морю и даже расстоянии от калининградского эксклава до других балтийских портов основной территории России, так как возникает как минимум вопрос о политико-правовых механизмах, способных обеспечивать стабильность морского маршрута по Балтийскому морю, которое относят к категории полузамкнутых морей, где не существует районов открытого моря, так как оно все перекрыто морскими зонами прибрежных государств [18]. В условиях изменившейся геополитической ситуации на Балтике этот вопрос является чрезвычайно актуальным.

Таким образом, отделенность и удаленность эксклава по суше — его необходимые признаки (атрибуты), которые и позволяют причислить его к отдельному классу территорий. Эти признаки образуют основу абсолютной (структурной) эксклавности, которая существует до тех пор, пока не произошел передел границ и территорий. Этот передел формально может быть осуществлен различными способами. Со стороны государства, имеющего эксклав, речь может идти о покупке или обмене той территории, которая отделяет эксклав, или ее аннексии. Сопредельные (окружающие) государства могут предпринимать аналогичные шаги по отношению к эксклавной территории. Наконец, со стороны самого эксклава существует возможность сепаратизма, то есть отделения с целью создания независимого государства (индепендизм) или присоединения к другому государству (ирредентизм) [19; 20].

Заметим, что в рамках данной работы авторы не ставили задачу описать весь «веер» таких гипотетических сценариев применительно к Калининградскому эксклаву. Вместе с тем сочли возможным сделать несколько замечаний. Во-первых, Российская Федерация никогда не предъявляла территориальных претензий к сопредельным государствам, с которыми она граничит в районе Калининградской области. Более того, Россия не использовала некоторые исторические основания для проблематизации, например, процесса подготовки и заключения Договора между Российской Федерацией и Литовской Республикой о российско-литовской государственной границе, подписанного в октябре 1997 г. [21]. Во-вторых, в Калининградской области никогда не существовало реальной угрозы сепаратизма в любой его форме. Более того, в этнокультурном плане о российском эксклаве можно говорить как о своеобразном русском «анклаве» внутри польско-литовской католической среды, так как русские составляют 91,3% населения области (по данным Всероссийской переписи населения 2020 г.). В-третьих, начиная с 1990-х гг. ряд политических деятелей и «экспертов» в основном из Литвы и Польши постоянно пытаются спровоцировать дискуссию о правомерности принадлежности территории Калининградской области Российской Федерации. При этом они признают, что эти соображения нашли отражение в различных планах интернационализации Калининградской области, «возникших на западе и в соседних странах (раздел, condominium, экстерриториальность, деколонизация, расширение автономии, независимость»² [22, с. 36].

Об относительной (функциональной) эксклавности

Если у государства нет возможности, желания или воли решать проблему абсолютной (структурной) эксклавности, то оно ищет какие-то пути относительного (функционального) ее решения, создания условий, которые могли бы обеспечить жизнедеятельность эксклава в рамках существующих границ и статуса. И здесь можно выделить два основных пути обеспечения такой функциональной эксклавности.

¹ Расстояние имеет значение: построили Крымский мост.

² Аргументируя свою позицию, литовская профессура апеллирует к И. Канту: «Кант осудил бы решения Потсдамской конференции» [22, с. 34].

Во-первых, разрабатываются варианты непосредственного решения проблемы «доступа», то есть перемещения людей и грузов между эксклавом и основной территорией страны по суше. Речь идет об организации международного транзита через территорию сопредельного государства (государств) на тех или иных условиях, закрепленных международными договорами. При этом иногда ставится вопрос об условиях создания транспортного экстерриториального коридора, хотя в таком случае в той или иной мере решается и проблема абсолютной эксклавности. Понятно, если речь идет о приморском эксклаве, то рассматривается и вопрос организации морского сообщения.

Примером попыток реализовать все основные варианты решения как проблемы «доступа» при сохранении статуса эксклава, так и проблемы абсолютной эксклавности стала история с немецким приморским эксклавом Восточная Пруссия в межвоенный период. Создавая «польский коридор», авторы Версальского договора одновременно гарантировали Германии свободу транзита между Восточной Пруссией и ее основной территорией (ст. 89)¹. Договор между Германией, Польшей и вольным городом Данцигом «О беспрепятственном транзите между Восточной Пруссией и остальной Германией» был заключен в Париже в апреле 1921 г. В соответствии со ст. 9 этого договора в Данциге создавался третейский суд в качестве института разрешения разногласий сторон. При этом за 16 лет в этот суд было подано лишь 5 жалоб, касающихся железнодорожного транспорта [23]. Железнодорожное сообщение между основной частью Германии и ее приморским эксклавом было организовано германскими железными дорогами, которые использовали для этого пломбированные вагоны. Была создана и специальная компания, которая обеспечивала морское сообщение из Свенемюнде (ныне Свиноустье) до Пиллау (ныне Балтийск)² [14, р. 15; 24, р. 181—230]. Однако Германия, стремясь пересмотреть условия Версальской системы, поставила вопрос о создании «коридора в коридоре», выдвинув в числе своих требований к Польше в 1938—1939 гг. строительство экстерриториальной автострады и железнодорожной линии через «польский коридор», что стало одной из составляющих международно-политического кризиса кануна Второй мировой войны [25]. С началом войны в ходе перекройки границ было ликвидировано эксклавное положение Восточной Пруссии. В конечном счете же по результатам Второй мировой войны была уничтожена Пруссия как государственное образование.

Использование в дипломатии термина «коридор» как вызывало сомнения в прошлом [24, р. 181], так и сегодня вызывает порой чрезвычайно бурную реакцию. Так, стоило в 1996 г. на встрече президентов России и Белоруссии сказать, что хорошо было бы, если бы Белоруссия получила выход к морю по автожелезнодорожной трассе Гродно — Сувалки — Калининград, как в Польше поднялся страшный шум, так как предложение было воспринято как попытка поставить вопрос об экстерриториальном коридоре³. Другим примером стали переговоры между руководством Азербайджана и Армении в мае 2023 г., когда остро встал вопрос об использовании словосочетания «Зангезурский коридор», обозначающего транспортную линию по армянской территории между азербайджанским эксклавом Нахичевань и остальным Азербайджаном. Руководство Армении сочло использование слова «коридор» выражением территориальных претензий⁴.

¹ Версальский мирный договор. М., 1925. URL: https://rusneb.ru/catalog/000199_000009_02000022441/ (дата обращения: 05.10.2023).

² Об условиях этого транзита см. [24].

³ Дипломатия ассоциированных рядов, *Коммерсант*, 16.03.1996; Вокруг коридора через Польшу. «Коридорные страсти» в эшелонах власти, *Коммерсант*, 20.03.1996, с. 4.

⁴ Как главы Армении и Азербайджана поспорили из-за слова «коридор» и пожаловались Путину друг на друга, *Коммерсант*, 26.05.2023.

Обычно, когда обсуждается проблема «доступа», то речь идет не об особом экстерриториальном коридоре, а об условиях и порядке транзита (режиме транзита) через территории сопредельных (окружающих) государств, хотя иногда такие режимы также называют транспортными коридорами. Режимы транзита в современной истории чаще всего были предметом международных многосторонних договоренностей, которые в той или иной степени подводили итоги процессам, в результате которых появлялись эксклавные образования. Уже говорилось о Версальском мире и Восточной Пруссии. В результате политики разрядки в сентябре 1971 г. было заключено Четырехстороннее соглашение по Берлину, в рамках которого оговаривался режим транзита между ФРГ и Западным Берлином¹. В ноябре 2002 г. было принято совместное заявление Российской Федерации и Европейского союза о транзите между Калининградской областью и остальной территорией Российской Федерации по территории Литвы.

Понятно, что в каждом из отмеченных выше случаев в конечном счете утверждались свои специфические условия транзита², что определялось конкретно-историческими обстоятельствами. Но нельзя не обратить внимание на дух этих базовых документов. Если в Версальском договоре говорилось, что Польша обязуется предоставлять свободу транзита на условиях не хуже, чем национальный польский режим³, а в Четырехстороннем соглашении отмечалось, что транзитное сообщение по территории ГДР будет происходить без помех, наиболее простым и быстрым способом, пользоваться благоприятствованием⁴, то в Совместном заявлении РФ и ЕС специально оговаривалось, что режим транзита не будет ущемлять суверенное право Литовской Республики на осуществление необходимого контроля и на отказ во въезде на свою территорию⁵. Последний тезис стал основой дискреционного режима транзита между Калининградской областью и остальной территорией России, который основан не на международном праве, признающим свободный транзит между эксклавной территорией и основной территорией государства, а на региональном праве ЕС [26]. Тот же самый механизм упрощенного транзитного документа (УТД) является обыкновенным дискреционным визовым режимом, где решения принимает анонимный литовский чиновник [26, р. 51]. Более того, в рамках своего права ЕС в Совместном заявлении лишь «принял к сведению предложение России о безвизовом режиме безостановочного транзита высокоскоростным поездом», отметив, что такое решение «может быть принято только после вступления Литвы в ЕС на основе обстоятельной оценки политических и юридических аспектов и после устранения технических препятствий»⁶. Литва уже давно вступила в ЕС, а вот «обстоятельной» оценки и устранения технических препятствий так и нет.

Необходимо заметить, что с введением санкций и ужесточением режима транзита в условиях роста социально-экономических потребностей эксклава и развития современных видов транспорта ведутся поиски путей ослабления относительной эксклав-

¹ См.: Четырехстороннее соглашение. Приложение 1. При этом подчеркивалось, что Западные сектора не являются составной частью ФРГ «и не будут управляться ею и впредь». О предшествующем периоде см.: Беспалов В. А. Западноберлинский транзит (1945—1971): Дипломатия холодной войны. М., 2015. 322 с.

² В рамках данной работы не ставилась задача сравнительного анализа этих условий.

³ Версальский мирный договор М., 1925, с. 43.

⁴ Четырехстороннее соглашение, *Известия*, 04.09.1971.

⁵ Совместное заявление Российской Федерации и Европейского союза о транзите между Калининградской областью и остальной территорией Российской Федерации, URL: <https://docs.cntd.ru/document/901880999> (дата обращения: 05.10.2023).

⁶ Совместное заявление Российской Федерации и Европейского союза о транзите между Калининградской областью и остальной территорией Российской Федерации, п. 10, URL: <https://docs.cntd.ru/document/901880999> (дата обращения: 05.10.2023).

ности через изменение соотношений между различными видами транспорта. Так, по итогам 2001 г. объем пассажирского сообщения между Калининградской областью и остальной территорией страны оценивался в 1,47 млн чел. в год, из которых железными дорогами было перевезено 980 тыс., авиацией — 240 тыс., автомобильным транспортом — около 250 тыс. [27, с. 43]. С усложнением пассажирского транзита через Литву и развитием достаточно доступного авиатранспорта уже в 2016 г. из 2 млн пассажиров 1,5 млн выбрали авиацию [27, с. 44]. Ковид и санкции стимулировали рост популярности рекреационной инфраструктуры Калининградской области. В результате объем авиапассажиров за 2023 г. составил свыше 4 млн чел.¹, хотя из-за закрытия странами Прибалтики своего воздушного пространства самолеты изменили привычный маршрут и несколько увеличили полетное время.

В условиях ограничения и ухудшения условий транзита грузов через территорию Литвы транспортной альтернативой для многих видов грузов является развитие паромных мощностей между портами Санкт-Петербурга, Ленинградской и Калининградской областей. Здесь следует вновь сказать о необходимости постоянного мониторинга политико-правовых и военно-политических рисков для российского судоходства на Балтике, так как после вступления Финляндии в НАТО эстонские политики призывают закрыть Финский залив для российских судов, а страны НАТО отрабатывали блокаду залива и захват российских территорий на учениях Freezing Winds 23².

Теперь мы можем сказать и о втором пути изменения относительной (функциональной) эксклавноности. Любой эксклав является уникальной приграничной территорией, административные границы которой совпадают с государственными границами. Так, границы Калининградской области как субъекта Российской Федерации совпадают с границами России с Польшей и Литвой. В этой ситуации большое значение имеет баланс барьерной и контактной функций государственной границы, ее режим на этом участке в политике Российской Федерации и сопредельных стран (и их наднациональных организаций), так как от этого зависит еще один важный показатель состояния эксклавноности — открытость-закрытость эксклава для международного взаимодействия вообще и приграничного сотрудничества в частности [28—30].

Здесь надо заметить следующее. Во время становления Калининградской области как российского эксклава, то есть в период «эксклавизации» территории, никакого целевого баланса этих функций не существовало, а на протяжении 1990-х гг. нарастал явный дисбаланс в пользу открытости. Различные факторы влияли на этот процесс. Так, на начальном этапе государственного строительства на постсоветском пространстве режим «прозрачных» границ давал возможность тысячам калининградцев выживать в кризисных условиях, когда они принимали участие в различных формах приграничной торговли. В 1996 г. был принят закон об особой экономической зоне в Калининградской области, в соответствии с которым области были предоставлены таможенные льготы³. Формирующемуся калининградскому бизнесу такой режим был выгоден. Но уже нельзя было не видеть и того, что область теряет свой производственный потенциал быстрее и в больших размерах, чем в среднем по России, а трудовые ресурсы маргинализируются. Если к 1995 г. промышленное производство составляло только 29 % от уровня 1990 г. (в Россий-

¹ В Калининграде аэропорт впервые преодолел рубеж в 4 млн пассажиров в год, URL: <https://tass.ru/obschestvo/19339847> (дата обращения: 05.10.2023).

² NATO countries are practicing the blockade of the Gulf of Finland and the seizure of Russian territories at the Freezing Winds 23, 2023, *Military Review*, URL: <https://en.topwar.ru/231053-strany-nato-otrabatyvajut-na-uchenijah-freezing-winds-23-blokadu-finskogo-zaliva-i-zahvat-rossijskih-territorij.html> (дата обращения: 05.10.2023).

³ Об этих процессах см. [31].

ской Федерации в среднем — 52%), сельскохозяйственное — 59% (по России в среднем — 72%), то к 1999 г. промышленное производство снизилось до 17% от 1990 г., а сельскохозяйственное — до 47% [32, с. 8—9].

Для характеристики Калининградской области стали использовать метафору «черная дыра» как в остальной России, так и в ЕС¹. В результате действий и ЕС, и правительства России были созданы механизмы регулирования прежней «открытости» Калининградской области, хотя при этом у них была различная мотивация. После вступления Польши и Литвы в ЕС (2004), а затем и в Шенгенскую зону ситуация на границе существенно изменилась. В 2006 г. в законе об особой экономической зоне в Калининградской области были отменены прежние таможенные льготы. Правда, была еще попытка «приоткрыть» область с помощью введения в действие (2012) соглашения о малом приграничном передвижении между Россией и Польшей [33], которое было приостановлено Польшей в 2016 г.

После начала специальной военной операции уровень относительной эксклавноности стал определяться резким ростом барьерной функции границы со стороны Польши и Литвы, являющихся членами ЕС и НАТО. Это радикально изменило те условия жизнедеятельности, с которыми первоначально связывались попытки ослабить эксклавноность в функциональном плане.

Заключение

Что дает нам опыт экспликации эксклавноности Калининградской области, в том числе выделение ее абсолютной и функциональной эксклавноности? На наш взгляд, такая концептуализация дает возможность не только выделить основные факторы, влияющие на состояние эксклавноности Калининградской области, но и наметить пути ослабления «удавки эксклавноности» по крайней мере в функциональном отношении.

Во-первых, речь идет о геополитическом факторе, об изменяющемся геополитическом контексте, в котором существует калининградский эксклав. Важнейшим выражением современного геополитического кризиса стала «гибридная война» Запада с Россией. Понятно, что в настоящее время основное внимание уделяется «украинскому фронту» этой войны. Но достаточно быстро формируются предпосылки и для появления «балтийского фронта». И здесь речь идет уже не только об антироссийских санкциях и формировании новой геоэкономической реальности для России вообще и на Балтике в частности. Символом движения в направлении формирования «балтийского фронта» стал подрыв «Северных потоков». Геополитически значимым актом стало вступление в НАТО Швеции и Финляндии, что не просто меняет существовавший баланс сил в Балтийском регионе, но окончательно разрушает его прежнюю архитектуру безопасности, элементом которой был нейтралитет этих государств [34]. Страны Североатлантического альянса контролируют около 95% всей прибрежной зоны Балтийского моря, которое объявляется «озером НАТО». Увеличиваются силы передового развертывания НАТО в странах Балтии и Польше. Продолжается милитаризация последней. Представители стран НАТО, прежде всего стран Балтии, грозят, как уже отмечалось, закрыть Балтийское море для России, заблокировать Датские проливы и Финский залив. При этом Калининградская область рассматривается западными экспертами как центр нового противостояния России и НАТО. Утверждается, что ее судьба зависит от того, чем

¹ Жуков, В. 1998, Черная дыра на карте Европы, *Коммерсант Власть*, 28 июля.

закончатся военные действия на Украине¹. В последние годы внимание экспертов было приковано к Сувалкскому коридору (или «разрыву»), который, по их мнению, представляет собой важнейший район для Запада с точки зрения обороны Прибалтийских стран². Они его именуют «самым опасным местом на Земле»³. И здесь речь не об абстрактной дилемме безопасности, а о том, что в ходе возможной дальнейшей эскалации может возникнуть не вербальная, а реальная угроза аннексии эксклава. Более того, уже сейчас нельзя допускать формирования позиции «осажденной крепости», а надо сохранять позицию военного форпоста России на Балтике. Поэтому важнейшей задачей становится укрепление военной группировки в калининградском эксклаве. Этот шаг является необходимым условием обеспечения любого «рабочего» варианта функциональной эксклавноности, включая ее экономические и социально-психологические аспекты.

В условиях, когда изменение геополитического контекста привело к «новой закрытости» Калининградской области, требуется и новая эксклавная политика России. В предшествующие годы она была направлена на ослабление эксклавноности Калининградской области в функциональном плане на основе развития транзита через Литву и открытости области. Центральную роль при этом играл механизм особой экономической зоны. Но сегодня предстоит радикальное обновление федеральной эксклавной политики, исходящей из нынешних условий «закрытости» области, связанной с попытками блокады эксклава. Речь идет о создании системы новых механизмов и стимулов для обеспечения жизнедеятельности российского эксклава. Институциональной основой для обновленной федеральной эксклавной политики должен стать федеральный закон о Калининградской области как эксклавной территории России, в котором должны быть предусмотрены механизмы поддержки не только бизнеса, но и населения эксклава. Важнейшим инструментом реализации этой федеральной эксклавной политики должна стать Федеральная комплексная программа стабилизации и развития Калининградского эксклава. Ключевыми составляющими этой программы должны быть дальнейшие шаги, направленные на обеспечение энергетической, транспортной и продовольственной безопасности области.

Для Калининградского эксклава, достаточно «бедного» в ресурсном плане, исключительно важно определить приоритеты своего социально-экономического развития в новых условиях. Полагаем, что таким приоритетом может стать развитие рекреационного комплекса Калининградской области, который будет обеспечивать эксклаву «новую открытость» и связанность с основной территорией страны за счет турпотока россиян. При этом исключительно важно, с одной стороны, найти для калининградского рекреационного комплекса свое место в федеральной повестке, общероссийском «разделении труда», а с другой — сделать развитие этого рекреационного комплекса не групповым, а именно общекалининградским приоритетом в социально-экономическом плане. Вторым приоритетом развития области может

¹ Hamilton, D. S., Pita, A. 2022, Why is Kaliningrad at the center of a new Russia-NATO faceoff?, *Brookings*, URL: <https://www.brookings.edu/articles/why-is-kaliningrad-at-the-center-of-a-new-russia-nato-faceoff/> (дата обращения: 05.06.2023) ; Hedlund, S. 2023, “Lake NATO”: What’s next for Russia’s Kaliningrad?, *The National news*, URL: <https://www.thenationalnews.com/week-end/2023/07/28/russia-nato-sweden-kaliningrad-ukraine-baltic/> (дата обращения: 05.06.2023).

² Kallberg, J. 2024, Code Red: How Russia Conquers the Baltics, *СЕРА*, URL: <https://sera.org/article/code-red-how-russia-conquers-the-baltics> (дата обращения: 05.06.2023) ; Deni, J. R. 2022, NATO Must Prepare to Defend Its Weakest Point—the Suwalki Corridor, *Foreign Policy*, URL: <https://foreignpolicy.com/2022/03/03/nato-must-prepare-to-defend-its-weakest-point-the-suwalki-corridor/> (дата обращения: 05.06.2023) ; Veebel, V., Sliwa, Z. 2019, Kaliningrad and Russia’s Baltic Ambitions, *Journal of International Studies*, vol. 12 (3), p. 109—121, <https://doi.org/10.14254/2071-8330.2019/12-3/9>

³ Karnitschnig, M. 2022, The Most Dangerous Place on Earth, *Politico*, URL: <https://www.politico.eu/article/suwalki-gap-russia-war-nato-lithuania-poland-border/> (дата обращения: 05.06.2023).

стать ее превращение в социально-экономический полигон для отработки новых технико-экономических и социальных стандартов и решений, например, в области электротранспорта и рекреационной медицины.

Наконец нельзя не обратить внимание на состояние регионального социума, на специфику его идентичности. В период становления Российской Федерации показатели развития общероссийской идентичности соответствовали средним показателям по стране. Вместе с тем на региональную специфику общероссийской идентичности калининградцев оказал определенное влияние достаточно длительный период курса на открытость области в европейском направлении. Быстрое «закрытие» эксклава со стороны Запада может вести к эффектам когнитивного диссонанса, к психологическому дискомфорту, вызванному столкновением сложившихся представлений о жизни в области и новыми реалиями, к появлению «эксклавного синдрома», связанного с переживанием изолированности и оторванности в более жестких условиях геополитической и геоэкономической закрытости и конфликтности. Для того чтобы преодолеть такого рода тенденции, важно не только реализовывать указанные выше меры военного и социально-экономического порядка, но и максимально использовать формирующуюся инфраструктуру представления лучших образцов русской высокой культуры и высшего образования, а также развивать доступные (льготные) для калининградцев средства сообщения с основной территорией страны. Необходимы также меры для сохранения миграционного потока россиян в Калининградскую область, который бы по-прежнему компенсировал естественную депопуляцию. Также важно не допустить отток квалифицированных специалистов, связанный с перебазируванием бизнес-структур на основную территорию страны.

Экспликация эксклавности Калининградской области позволяет судить о ее специфике как эксклавной территории, о ее прошлом, анализировать процессы настоящего, видеть сценарии будущего состояния.

Статья подготовлена в рамках выполнения Государственного задания Министерства науки и высшего образования РФ № 4462-23 «Мониторинг и анализ геополитических рисков Российской Федерации на калининградском направлении, а также обеспечение Калининградской областью национальных интересов Российской Федерации в сфере гуманитарного знания».

Список литературы

1. Клемешев, А. П. 2005, Экскавность как фактор развития Калининградской области, *Вестник Балтийского федерального университета им. И. Канта. Сер.: Гуманитарные и общественные науки*, № 3, с. 34—41. EDN: HVRIDN
2. Клемешев, А. П. 2009, Российский экскав на Балтике: эволюция экскавности и поиск путей ее преодоления, *Балтийский регион*, № 2 (2), с. 102—115. EDN: KYPVIB
3. Себенцов, А. Б., Зотова, М. В. 2018, Калининградская область: вызовы экскавности и пути ее возможной компенсации, *Балтийский регион*, т. 10, № 1, с. 89—106, <https://doi.org/10.5922/2074-9848-2018-1-6>
4. Brun, G. 2016, Explication as a method of conceptual Rre-engineering, *Erkenntnis*, № 81, p. 1211—1241, <https://doi.org/10.1007/s10670-015-9791-5>
5. Boniolo, G. 2003, Kant's Explication and Carnap's Explication, *International Philosophical Quarterly*, vol. 43, № 3, p. 289—298, <https://doi.org/10.5840/ipq200343335>
6. *Encarta World English Dictionary*. 1999, New York, St. Martin's Press, p. 652, 618,
7. *Collins English Dictionary*. 1996, HarperCollins Publishers, p. 571, 540.
8. Robinson, G. W. S. 1959, Exclaves, *Annals of the Assotiation of American Geographers*, vol. 49, № 3, p. 283—295, <https://doi.org/10.1111/j.1467-8306.1959.tb01614.x>
9. Винокуров, Е. Ю. 2007, *Теория анклавов*, Калининград, 342 с.

10. Nies, S. 2015, *Enclaves in International Relations*, LAP Lambert Academic Publishing, 364 p.
11. Suzuki, S., Inohara, T. 2015, Mathematical definitions of enclave and exclave, and applications, *Applied Mathematics and Computation*, vol. 268, p. 728—742, <https://doi.org/10.1016/j.amc.2015.06.114>
12. Wang, X. 2023, Identification of enclaves and exclaves by computation based on point-set topology, *International Journal of Geographical Information Science*, №37 (2), p. 307—338, <https://doi.org/10.1080/13658816.2022.2120995>
13. Catudal, H. M. 1979, *The Exclave Problem of Western Europe*, Tuscaloosa: University of Alabama Press, p. 126.
14. Lunden, T. 2012, 'Exclaves — Geographical and Historical Perspectives' in Jańczak, J., Osiewicz, P. [eds.], *European exclaves in the process of de-bordering and re-bordering*, Berlin: Logos Verlag Berlin, p. 11—19.
15. Зверев, Ю. М. 2018, Прибрежные эксклавы среди анклавных территорий мира, *Вестник Балтийского федерального университета им. И. Канта. Сер.: Естественные и медицинские науки*, №4, с. 18—32. EDN: YVBBVZ
16. Клемешев, А. П. 2005, Российский эксклав: преодоление конфликтогенности, СПб., Изд-во С.-Петерб. ун-та, 263 с.
17. Рожков-Юрьевский, Ю. Д. 2016, Калининград и Крым как эксклавы России. Сходства и различия, взаимные связи, *Вестник Балтийского федерального университета им. И. Канта. Сер.: Естественные и медицинские науки*, №3, с. 28—44. EDN: ХВОЕРР
18. Гудев, П. А. 2023, Свобода судоходства на Балтике (Риски и вызовы для Российской Федерации), *Современная Европа*, №7, с. 98—110, <https://doi.org/10.31857/S0201708323070082>
19. Попов, Ф. А. 2011, Сецессионизм как угроза безопасности, *Восточная аналитика*, №2, с. 84—93. EDN: PAVSLT
20. Нуруллин, Р. М. 2010, Понятие сецессии в политической науке, *Ученые записки Казанского университета: Гуманитарные науки*, т. 152, кн. 1, с. 212—221. EDN: LDFIID
21. Плотников, Ф. Ю. 2024, *Прибалтийский рубеж. История заключения российско-литовского договора о границе*, URSS, 112 с.
22. Йокубайтис, А., Лопата, Р. 2010, Геополитическая трансформация Калининградской области, *Балтийский регион*, №2 (4), с. 28—43, <https://doi.org/10.5922/2074-9848-2010-2-3>
23. Тимирев, И. А. 2006, Данцигской международный третейский суд и вопрос о восточно-прусском транзите, *Вестник Российского государственного университета им. И. Канта*, №12, с. 51—55. EDN: HZKWKZ
24. Morrow, I. F. D. 1936, *The Peace Settlement in the German Polish Borderlands: A Study of Conditions To-day in the Pre-war Prussian Provinces of East and West Prussia*, Oxford University Press, H. Milford, p. 558.
25. Наринский, М. М. 2009, Международно-политический кризис кануна Второй мировой войны, *Вестник МГИМО Университета*, №54, с. 23—47. EDN: KUYLXL
26. Kiseleva, E. 2005, *Kaliningrad Transit: Why to facilitate?*, Lund University.
27. Гуменюк, И. С. 2023, Адаптация механизмов обеспечения транспортной безопасности Калининградской области в новых геополитических и геоэкономических реалиях, *Псковский регионологический журнал*, т. 19, №2, с. 41—51, <https://doi.org/10.37490/S221979310025345-2>
28. Осмоловская, Л. Г. 2016, Функции границы как фактор развития приграничных регионов и формирования трансграничных регионов, *Вестник Балтийского федерального университета им. И. Канта. Сер.: Естественные и медицинские науки*, №1, с. 45—54. EDN: VXCYJF
29. Гуменюк, Л. Г. 2022, Функционально-временная изменчивость границы (на примере границ Калининградской области), *Региональные исследования*, №3 (77), с. 90—99, <https://doi.org/10.5922/1994-5280-2022-3-8>
30. Колосов, В. А., Себенцов, А. В. 2023, Граница как барьер и стимул структурной трансформации экономики калининградского эксклава, *Балтийский регион*, т. 15, №4, с. 104—123, <https://doi.org/10.5922/2079-8555-2023-4-6>
31. Себенцов, А. В., Зогова, М. В. 2013, Потенциал экономико-географического положения Калининградской области: ограничения и перспективы реализации, *Балтийский регион*, №4 (18), с. 113—131, <https://doi.org/10.5922/2079-8555-2013-4-8>

32. Федоров, Г. М. 2019, Три стратегии развития Калининградской области (1991 — 2018), *Вестник Балтийского федерального университета им. И. Канта. Сер.: Естественные и медицинские науки*, № 3, с. 5 — 19. EDN: НХРУРА

33. Гуменюк, И. С., Кузнецова, Т. Ю., Осмоловская, Л. Г. 2016, Местное приграничное передвижение как эффективный инструмент развития приграничного сотрудничества, *Балтийский регион*, т. 8, № 1, с. 97 — 117, <https://doi.org/10.5922/2074-9848-2016-1-6>

34. Смирнов, П. Е. 2023, Вступление Финляндии и Швеции в НАТО: геополитические последствия для позиционирования России в Балтийском регионе, *Балтийский регион*, т. 15, № 4, с. 42 — 61, <https://doi.org/10.5922/2079-8555-2023-4-3>

Об авторах

Андрей Павлович Клемешев, доктор политических наук, профессор, президент, Балтийский федеральный университет им. И. Канта, Россия.

E-mail: AKlemeshev@kantiana.ru

<https://orcid.org/0000-0002-6343-3263>

Яна Антановна Ворожеина, кандидат политических наук, заместитель проректора по научной работе, директор Института геополитических и региональных исследований, Балтийский федеральный университет им. И. Канта, Россия.

E-mail: YVorozheina@kantiana.ru

<https://orcid.org/0000-0003-4777-2051>



ПРЕДСТАВЛЕНО ДЛЯ ВОЗМОЖНОЙ ПУБЛИКАЦИИ В ОТКРЫТОМ ДОСТУПЕ В СООТВЕТСТВИИ С УСЛОВИЯМИ ЛИЦЕНЗИИ CREATIVE COMMONS ATTRIBUTION (CC BY) ([HTTP://creativecommons.org/licenses/by/4.0/](http://creativecommons.org/licenses/by/4.0/))

EXCLAVITY OF THE KALININGRAD REGION: EXPERIENCE OF EXPLICATION

A. P. Klemeshev 

Ya. A. Vorozheina 

Immanuel Kant Baltic Federal University,
14 Nevskogo St., Kaliningrad, 236041, Russia

Received 26 February 2024

Accepted 25 May 2024

doi: 10.5922/2079-8555-2024-2-1

© Klemeshev, A. P., Vorozheina, Ya. A., 2024

The article explores the concept of exclavity using the Kaliningrad region as an example. The authors analyse the concept of exclavity, identify its key attributes and the degree of their relevance, describe indicators of exclavity as well as factors influencing it. The main attributes of the Kaliningrad region's exclavity are geographical separation and remoteness. The authors distinguish two types of exclavity, absolute (attributive) and relative (functional), identify strategies for overcoming absolute exclavity and offer functional solutions to the 'access problem'. Among these solutions are extraterritorial corridors and transit regimes.

To cite this article: Klemeshev, A. P., Vorozheina, Ya. A. 2024, Exclavity of the Kaliningrad region: experience of explication, *Baltic Region*, vol. 16, № 2, p. 4—17. doi: 10.5922/2079-8555-2024-2-1

Exclaves are viewed as unique border territories where the balance between the barrier and contact functions of the border serves as an indicator of relative exclavity. The authors analyse key factors relevant to absolute exclavity and its functional state: the geopolitical context, the exclave policy of the parent state, the condition of the exclave as a territorial unit, and the identity of its population. The study employs a range of methods and approaches, including logical analysis, case studies, and comparative analysis.

Keywords:

Kaliningrad region, exclavity, geopolitical context, enclavityexclavity, exclave policy, 'exclave syndrome'

References

1. Klemeshev, A. P. 2005, Exclave as a factor of Kaliningrad region development, *Vestnik of IKBFU. Series: Humanities and Social Sciences*, vol. 3, p. 34—41. EDN: HVRIDN
2. Klemeshev, A. P. 2009, Russian exclave on the baltic: evolution of exclavity and ways to overcome it, *Baltic Region*, vol. 2 (2), p. 86—97. EDN: KYPVIB
3. Sebentsov, A. B., Zotova, M. V. 2018, The Kaliningrad region: challenges of the exclave position and ways to offset them, *Baltic Region*, vol. 10, № 1, p. 89—106, <https://doi.org/10.5922/2074-9848-2018-1-6>
4. Brun, G. 2016, Explication as a method of conceptual Rre-engineering, *Erkenntnis*, № 81, p. 1211—1241, <https://doi.org/10.1007/s10670-015-9791-5>
5. Boniolo, G. 2003, Kant's Explication and Carnap's Explication, *International Philosophical Quarterly*, vol. 43, № 3, p. 289—298, <https://doi.org/10.5840/ipq200343335>
6. *Encarta World English Dictionary*. 1999, New York, St. Martin's Press, p. 652, 618.
7. *Collins English Dictionary*. 1996, HarperCollins Publishers, p. 571, 540.
8. Robinson, G. W. S. 1959, Exclaves, *Annals of the Assotiation of American Geographers*, vol. 49, № 3, p. 283—295, <https://doi.org/10.1111/j.1467-8306.1959.tb01614.x>
9. Vinokurov, E. Y. 2007, *A Theory of Enclaves*, Kaliningrad, 342 p.
10. Nies, S. 2015, *Enclaves in International Relations*, LAP Lambert Academic Publishing, 364 p.
11. Suzuki, S., Inohara, T. 2015, Mathematical definitions of enclave and exclave, and applications, *Applied Mathematics and Computation*, vol. 268, p. 728—742, <https://doi.org/10.1016/j.amc.2015.06.114>
12. Wang, X. 2023, Identification of enclaves and exclaves by computation based on point-set topology, *International Journal of Geographical Information Science*, № 37 (2), p. 307—338, <https://doi.org/10.1080/13658816.2022.2120995>
13. Catudal, H. M. 1979, The Exclave Problem of Western Europe, *Tuscaloosa: University of Alabama Press*, p. 126.
14. Lunden, T. 2012, 'Exclaves — Geographical and Historical Perspectives' in Jańczak, J., Osiewicz, P. [eds.], *European exclaves in the process of de-bordering and re-bordering*, Berlin: Logos Verlag Berlin, p. 11—19.
15. Zverev, Yu. M. 2018, Coastal exclaves among enclosed territories of the world, *Vestnik of Immanuel Kant Baltic Federal University. Series: Natural and Medical Sciences*, № 4, p. 18—32. EDN: YVBBVZ
16. Klemeshev, A. P. 2005, *Russian exclave: overcoming conflictogenicity*, Saint Petersburg State University Publishing house, 263 p.
17. Rozhkov-Yuryevsky, Yu. D. 2016, Kaliningrad and crimea as russian exclaves: similarities, differences, and interconnections, *Vestnik of Immanuel Kant Baltic Federal University. Series: Natural and Medical Sciences*, № 3, p. 28—44. EDN: XBOEPR
18. Gudev, P. A. 2023, Freedom of Navigation in the Baltic (Risks and Challenges for the Russian Federation), *Sovremennaya Evropa*, № 7, p. 98—110, <https://doi.org/10.31857/S0201708323070082>
19. Popov, F. A. 2011, Secessionism as a security threat, *Eastern Analytics*, № 2, p. 84—93. EDN: PAVSLT

20. Nurullin, R.M. 2010, On the concept of secession in political science, *Uchenye Zapiski Kazanskogo Universiteta Seriya Gumanitarnye Nauki*, vol. 152, 1, p. 212—221. EDN: LDFTID
21. Plotnikov, F. Yu. 2024, *The Baltic frontier. History of the conclusion of the Russian-Lithuanian border treaty*, URSS, 112 c.
22. Jokubaitis, A., Lopata, R. 2010, Geopolitical transformation of the Kaliningrad oblast of the Russian Federation, *Baltic Region*, № 2 (4), p. 24—38, <https://doi.org/10.5922/2074-9848-2010-2-3>
23. Timirev, I.A. 2006, Danzig international arbitral court and the problem of east-prussian transit, *Vestnik of Immanuel Kant Baltic Federal University*, № 12, p. 51—55. EDN: HZKWKZ
24. Morrow, I.F.D. 1936, *The Peace Settlement in the German Polish Borderlands: A Study of Conditions To-day in the Pre-war Prussian Provinces of East and West Prussia*, Oxford University Press, H. Milford, p. 558.
25. Narinsky, M.M. 2009, The international political crisis on the eve of the Second World War, *MGIMO Review of International Relations*, № S4, p. 23—47. EDN: KUYLXL
26. Kiseleva, E. 2005, Kaliningrad Transit: Why to facilitate?, *Lund University*.
27. Gumenyuk, I. 2023, Adaptation of mechanisms for ensuring transport security of the Kaliningrad region in the new geopolitical and geo-economic realities, *Pskov Journal of Regional Studies*, vol. 19, № 2, p. 41—51, <https://doi.org/10.37490/S221979310025345-2>
28. Osmolovskaya, L. 2016, Border functions as a factor of development of border regions and the formation of cross-border regions, *Vestnik of Immanuel Kant Baltic Federal University. Series: Natural and Medical Sciences*, № 1, p. 45—54. EDN: VXCYJF
29. Gumenyuk, L. 2022, Functional-time variability of the boundary (case of Kaliningrad oblast borders), *Regional Research*, № 3 (77), p. 90—99, <https://doi.org/10.5922/1994-5280-2022-3-8>
30. Kolosov, V.A., Sebentsov, A.B. 2023, The border as a barrier and an incentive for the structural economic transformation of the Kaliningrad exclave, *Baltic Region*, vol. 15, № 4, p. 104—123, <https://doi.org/10.5922/2079-8555-2023-4-6>
31. Sebentsov, A., Zotova, M. 2013, Geography and economy of the Kaliningrad region: limitations and prospects of development, *Baltic Region*, № 4 (18), p. 81—94, <https://doi.org/10.5922/2079-8555-2013-4-8>
32. Fedorov, G.M. 2019, Three development strategies of the Kaliningrad region (1991—2018), *Vestnik of Immanuel Kant Baltic Federal University. Series: Natural and Medical Sciences*, № 3, p. 5—19. EDN: HXPYPA
33. Gumenyuk, I., Kuznetsova, T., Osmolovskaya, L. 2016, Local border traffic as an efficient tool for developing cross-border cooperation, *Baltic Region*, vol. 8, № 1, p. 67—82, <https://doi.org/10.5922/2074-9848-2016-1-6>
34. Smirnov, P. Ye. 2023, The Accession of Finland and Sweden to NATO: Geopolitical Implications for Russia's Position in the Baltic Sea Region, *Baltic Region*, vol. 15, № 4, p. 42—61, <https://doi.org/10.5922/2079-8555-2023-4-3>

The authors

Prof Andrei P. Klemeshev, Immanuel Kant Baltic Federal University, Russia.

E-mail: AKlemeshev@kantiana.ru

<https://orcid.org/0000-0002-6343-3263>

Dr Yana A. Vorozheina, Immanuel Kant Baltic Federal University, Russia.

E-mail: YVorozheina@kantiana.ru

<https://orcid.org/0000-0003-4777-2051>

