

ISSN 2074-9848
e-ISSN 2310-0532

БФУ

**БАЛТИЙСКИЙ
ФЕДЕРАЛЬНЫЙ УНИВЕРСИТЕТ
ИМЕНИ ИММАНУИЛА КАНТА**



БАЛТИЙСКИЙ РЕГИОН

BALTIC REGION

2023 || Том 15 || № 2

КАЛИНИНГРАД

**Издательство Балтийского
федерального университета
им. И. Канта**

2023

БАЛТИЙСКИЙ РЕГИОН

2023
Том 15
№ 2

Калининград :
Изд-во БФУ
им. И. Канта, 2023.
159 с.

Журнал основан
в 2009 году

Периодичность
ежеквартально
на русском
и английском языках

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

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

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

Типография
Адрес: 236001, Россия,
Калининград,
ул. Гайдара, 6

Выпускающий редактор
Кузнецова
Татьяна Юрьевна
tikuznetsova@kantiana.ru
<https://balticregion.kantiana.ru/>

© БФУ им. И. Канта, 2023

Редакционная коллегия

А. П. Клемешев, д-р полит. наук, проф., главный редактор, БФУ им. И. Канта (Россия); **Г. М. Федоров**, д-р геогр. наук, проф., зам. главного редактора, БФУ им. И. Канта (Россия); **Й. фон Браун**, проф., Боннский университет (Германия); **И. М. Бусыгина**, д-р полит. наук, проф., МГИМО (У) МИД РФ (Россия); **В. В. Воронов**, д-р социол. наук, Даугавпилсский университет (Латвия); **А. Г. Дружинин**, д-р геогр. наук, проф., ЮФУ (Россия); **М. В. Ильин**, д-р полит. наук, проф., МГИМО (У) МИД РФ (Россия); **П. Йонниеми**, старший научный сотрудник, Университет Восточной Финляндии (Финляндия); **Н. В. Каледин**, канд. геогр. наук, доц., СПбГУ (Россия); **В. А. Колосов**, д-р геогр. наук, проф., Институт географии РАН (Россия); **Г. В. Кретинин**, д-р ист. наук, проф., БФУ им. И. Канта (Россия); **Ф. Лебарон**, проф. социологии, Высшая нормальная школа Париж-Сакле (Франция); **В. А. Мау**, д-р экон. наук, проф., РАНХиГС (Россия); **Н. М. Межевич**, д-р экон. наук, проф., Институт Европы РАН (Россия); **А. Ю. Мельвиль**, д-р филос. наук, проф., НИУ — ВШЭ (Россия); **П. Оппенхаймер**, проф., Крайст-Чёрч, Оксфордский университет (Великобритания); **Т. Пальмовский**, д-р географии, проф., Гданьский университет (Польша); **А. А. Сергунин**, д-р полит. наук, проф., СПбГУ (Россия); **Э. Спирыевас**, д-р географии, проф., Клайпедский университет (Литва); **К. К. Худолей**, д-р ист. наук, проф., СПбГУ (Россия); **А. Е. Шаститко**, д-р экон. наук, проф., МГУ им. М. В. Ломоносова (Россия); **Д. Шиманска**, д-р географии, проф., Университет Николая Коперника в Торуне (Польша)

Подписной индекс 32249

Тираж 300 экз.

Дата выхода в свет 30.06.2023 г.

Издание зарегистрировано в Федеральной службе по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций.

Свидетельство о регистрации СМИ ПИ № ФС77-46309

от 26 августа 2011 г.

СОДЕРЖАНИЕ

Население и расселение

Карачурина Л.Б., Мкртчян Н.В. Дальность миграции населения в России с учетом демографических характеристик мигрантов 4

Межевич Н.М., Олифир Д.И. Сравнительный анализ территориального опорного каркаса расселения в приморских регионах (на примере Санкт-Петербургского региона и Калининградской области) 23

Мартынов В.Л., Сазонова И.Е. Динамика численности населения и трансформация системы расселения Польши (к итогам переписи 2021 года) 41

Экономика

Морачевская К.А., Лялина А.В. Влияние продовольственного эмбарго на потребительские предпочтения и трансграничные практики населения Калининградской области 62

Гареев Т.Р., Пекер И.Ю., Кузнецова Т.Ю., Елисеева Н.А. Динамический анализ среды функционирования в оценке эффективности научно-исследовательского сектора российских регионов 82

Китцманн Х., Цыплакова Е.Г., Синько Г.И., Стримовская А.В., Рюмкина К.А. Анализ эффективности функционирования морских портов Балтийского бассейна России 103

Международные отношения

Лошкарёв И.Д. Экспансионизм в стратегической культуре Польши: историческая ретроспектива и вариации 126

Манкевич Д.В., Мегем М.Е. Иностранное наследие в мемориальном ландшафте Калининградской области 139

ДАЛЬНОСТЬ МИГРАЦИИ НАСЕЛЕНИЯ В РОССИИ С УЧЕТОМ ДЕМОГРАФИЧЕСКИХ ХАРАКТЕРИСТИК МИГРАНТОВ

Л. Б. Карачурина 

Н. В. Мкртчян 

Национальный исследовательский университет
«Высшая школа экономики»,
101000, Россия, Москва, ул. Мясницкая, 20

Поступила в редакцию 11.03.2023 г.
Принята к публикации 10.04.2023 г.
doi: 10.5922/2079-8555-2023-2-1
© Карачурина Л. Б., Мкртчян Н. В.,
2023

Дальность миграции связана с событиями жизненного пути, которые, в свою очередь, маркируются возрастом. Также дальность перемещений является критерием, делимитирующим миграцию и иные формы пространственной мобильности. Цель данной статьи — рассчитать дальность внутристрановых переселений в России в 2011—2020 гг. и проанализировать, какие особенности присущи ей в зависимости от пола, возраста и типа регистрации. Для расчета расстояний миграции использовались геокоординаты около 130 тыс. населенных пунктов России, рассчитывались так называемые евклидовы расстояния, учитывающие кривизну земной поверхности. На основе евклидовых расстояний вычислялась дальность миграции: суммарное расстояние всех миграционных перемещений взвешивалось на суммарное число миграционных перемещений. Аналогичным образом оценивалась дальность миграции населения России по различным признакам: возрасту, полу, виду регистрации. Исследование показало, что 31,3 % внутрироссийских переселений осуществляется на очень короткие, не превышающие 50 км, расстояния; 43,5 % — на расстояния, не превышающие 100 км. Расчет средней дальности миграции показал, что она имеет два возрастных пика — 22—23 года и 50—70 лет, причем первый пик характерен только для мужчин. В остальном дальность миграции мужчин и женщин имеет мало различий. Переселения, регистрируемые по месту пребывания, осуществляются на более дальние расстояния, чем регистрируемые по месту жительства. Однако самая низкая дальность миграции приходится на возраст 16 лет и связана, видимо, с переездом на учебу в один из ближайших населенных пунктов, имеющих учреждение сети специального профессионального образования.

Ключевые слова:

виды регистрации мигрантов, расстояние, женщины, мужчины, возраст

Предыдущие исследования

Э. Равенштайн утверждал, что мигранты в основном перемещаются на короткие расстояния, а объемы миграционных потоков уменьшаются по мере роста преодолеваемого расстояния от исходной точки [1, р. 198]. Это многократно подтвержда-

Для цитирования: Карачурина Л. Б., Мкртчян Н. В. Дальность миграции населения в России с учетом демографических характеристик мигрантов // Балтийский регион. 2023. Т. 15, № 2. С. 4—22.
doi: 10.5922/2079-8555-2023-2-1.

лось: во многих случаях мигранты предпочитают оставаться в относительной близости к семье, друзьям и социальным контактам, не желают терять преимущества доступа к привычным общественным объектам и социальному капиталу, который они создавали, возможно, на протяжении длительного периода времени [2]. Имеют значение психологические причины [3], характер привязанности к соседям [4], меньшая информированность о более удаленных территориях, чем о расположенных поблизости [5; 6].

Некоторое, хотя и относительно небольшое, значение по сравнению с потенциальными экономическими выгодами от переезда имеет финансовая составляющая «трения пространства» при переезде [7; 8], она не растет прямо пропорционально расстоянию, однако повышается. Кроме того, в больших по площади странах типа России на дальние миграционные перемещения не только тратится больше времени и финансовых вложений, но и сама их реализация сопряжена с трудностями преодоления пространства: наличием дорог, невозможностью переехать без пересадок, пользоваться одним видом транспорта и т. п. Неоднозначно действуют природно-климатические условия проживания, люди могут стремиться как сохранить их при переезде, так и существенно изменить. Причем знания и понимание этих условий у отдельных людей могут быть строго противоположными. Бывая в экспедициях на российском Севере и Дальнем Востоке, мы неоднократно встречались с мнением, что переезжать надо туда, где «похожий на наш климат», например, именно с этим жители Сахалина связывают существование «колонии» сахалинцев в Санкт-Петербурге и Ленинградской области. Встречалось и противоположное: на вопрос о желательном направлении переезда из Воркуты и Ухты почти 12 % респондентов отвечают «Краснодарский край».

Кроме различного рода внешних, контекстных факторов на дальность миграции влияют индивидуальные вехи жизненного пути, а также события, связанные с семьей и окружением человека. Считается, что наиболее сильно сказываются такие ключевые события, как получение образования. Однако исследование [8] показало, что если в Великобритании и Швеции получение образования действительно является основным триггером для дальней миграции (на расстояние свыше 90 и 80 км для Великобритании и Швеции соответственно), то в Австралии это редко называют мотивом для переездов, независимо от расстояний. Разъезд с родителями, развод с супругом также выступают частыми катализаторами миграции [9], как правило, ближней, но в целом диапазон детерминант миграции, определяющих ее и связанных с преодолеваемыми расстояниями, очень широк [10].

Длительное время почти в качестве аксиомы считалось, что дальние перемещения связаны с работой, а ближние — с жильем (и в этом смысле они едва ли не являются жилищной мобильностью) [11; 12]. С жильем чаще сопряжены семейные причины миграции, поэтому с ростом значимости мотивов, связанных с семьей (в широком контексте, включая дестандартизацию пространственно-временных траекторий жизни), на что указывают современные исследования [8], вероятно, следует ожидать снижения дальности миграции.

Миграция населения селективна по разным характеристикам, это доказано десятками исследований, начиная с работы [13]. Самые доступные для анализа характеристики — пол и возраст. Если предположить, что они являются аппроксиматорами мотивации миграционных событий, то становится возможным связать дальность миграции и доминирующую логику переселения людей. В частности, в исследованиях по США [14] и Швеции [7] показано, что дальние перемещения совершают более молодые и образованные, наличие детей дошкольного возраста, напротив, способствует передвижениям на небольшие расстояния, а наличие детей

школьного возраста сдерживает все виды мобильности, как ближней, так и дальней [14]. Домохозяйства с детьми школьного возраста перемещаются в среднем примерно на 7 % короче, чем домохозяйства без детей [15].

Большая дальность переселений, характерная для мигрантов с более высоким уровнем образования, отмечается для разных стран. Ее связывают с тем, что такие люди ищут работу на гораздо более широких рынках труда и обладают большей пространственной гибкостью, связанной с полученным ранее опытом миграции для учебы и карьерного роста [16; 17].

Студенты и молодые пенсионеры, хотя и мотивированы совершенно разными факторами и формируют различные миграционные потоки, обычно передвигаются на большие расстояния и стремятся в определенные места назначения (студенты — в университетские города, пенсионеры — в районы с благоустроенной средой [10; 18]). В средних возрастах дальность миграции может снижаться по отношению к молодым. Мобильность «старых пожилых» (населения возраста 75 лет и старше) часто связана с трагическими событиями, неспособностью вести подсобное хозяйство, потерей бизнеса и осуществляется в основном на небольшие расстояния [19]. Однако применительно к миграции в средних и пожилых возрастах нельзя сказать, что исследователи едины во мнениях. Например, исследование [15] для США показывает, что зависимость между возрастом и расстоянием имеет U-образную форму: в самом молодом и старшем возрасте домохозяйства перемещаются на самые большие расстояния. Точка перегиба приходится на возраст 37 лет, что позволяет предположить, что домохозяйства с главой в возрасте 37 лет в среднем перемещаются на самые короткие расстояния.

В целом есть основания говорить о том, что длина преодолеваемого миграционного расстояния соответствует этапам жизненного пути и график дальности в значительной мере соответствует графику стандартного возрастного профиля миграции [20].

Хотя исследований сравнительного миграционного поведения мужчин и женщин к настоящему времени известно множество [11; 21; 22 и др.], включая появившиеся российские работы [23; 24], суждений относительно различий в дальности миграции по полу все еще немного. Здесь стоит вновь вспомнить Э. Равенштайна с его выводами о том, что «женщины мигрируют чаще, чем мужчины» [1, р. 199], но на короткие расстояния [25, р. 288]. Спустя более чем 100 лет Г. Недомысл и У. Франссон [7] показали, что женщины демонстрируют более высокую, нежели мужчины, склонность к переезду, но они несколько реже передвигаются на большие расстояния, чем мужчины [7]. С другой стороны, именно женщины «ответственны за межрегиональную миграцию» в Эстонии, что косвенно свидетельствует о том, что они более мобильны в длинных переселениях внутри (небольшой по площади) Эстонии [26, р. 330].

Существуют исследования, которые анализируют дальность миграции в зависимости от этнической принадлежности [14; 17], владения имуществом. Например, для США показано, что владельцы недвижимости перемещаются на большие расстояния (на 75 %), чем арендаторы жилья, однако этот разрыв присутствует только при коротких переездах, при длинных (более 50 км) он исчезает [15]. Исследование в Чехии [27] показывает, что рост доли населения, владеющего собственной недвижимостью, способствовал снижению значимости длинной миграции, так как собственники сильнее привязаны к своему жилью.

На конкретные значения дальности миграции накладывает свой отпечаток размер страны и ее географическое разнообразие, плотность населения, система расселения (в частности, расстояния между основными центрами), стадия урбанизации. Например, в Чехии почти 50 % дальности переселения не превышает 20 км и

70 % — 50 км; в целом сформирована классическая кривая снижения интенсивности миграции с ростом расстояний. Однако на ней наблюдается небольшой пик, соответствующий расстоянию между Прагой и Брно (около 210 км) [27]. В США в 1980-е гг. на расстояние до 50 км переезжало 73 %, в Великобритании — 83 %, но средний переезд в США покрывал расстояние как минимум в три раза больше, чем в среднем в Великобритании [28]. Расстояния сокращаются в странах с высокой плотностью населения [29].

В целом прямые сопоставления расстояний, преодолеваемых мигрантами, в разных странах не вполне корректны не только из-за объективных пространственных и социальных различий, но и из-за применения разных методик определения дальности.

Например, расчеты дальности миграции в США, сделанные в одно и то же время, но основанные на разных данных и методах (через расчет по центроидам округов и по самоотчетам мигрантов), привели к разным результатам [28]. При применении так называемых ареальных методов расчета дальности (по центроидам населенности или площади административных ячеек) многое зависит также от размеров и количества выбранных ячеек [30]. Так, для Швеции дальность миграции составляет 80 км для ячеек уровня «приходов» (1785 единиц), 141 км для муниципалитетов (их 290), 297 км для регионов уровня NUTS-2 (8) и 380 км для регионов уровня NUTS-1 (3) [7]. При этом получилось, что зависимость между числом ячеек и мигрантов нелинейна: сокращение числа административных единиц не соответствует ожидаемому сокращению мигрантов пропорционально.

Советских и российских исследований взаимосвязи дальности миграции и мотивов переселений, насколько нам известно, нет, поскольку до сей поры отсутствовали данные для понимания таких цепочек. На уровне всей страны нам известны три работы [31—33], оценивающие дальность миграции в России. Все они базируются на данных о миграционных потоках без любых других дополнительных сведений о переселяющихся. Настоящая работа ставит своей целью проанализировать, какие особенности присущи дальности миграционных перемещений в России в 2010-е гг. в зависимости от пола, возраста и типа регистрации. Статья вносит вклад в понимание сущности миграционного поведения населения в России в 2010-е гг., что представляется важным с учетом значительной роли внутрироссийских перемещений во всех переселениях, а также в целом в изменении пространственного рисунка расселения.

Методика исследования и данные

Использованы данные о внутренней миграции в России за 2011—2020 гг., а именно — зарегистрированных по месту жительства и месту пребывания на срок 9 месяцев и более.

В рассматриваемый большой период входит «ковидный» 2020 г., который показал незначительное снижение числа внутрироссийских миграционных перемещений (в основном только во втором квартале). Предполагаем, что благодаря тому, что анализируются данные за длительный период, локальные изменения одного года не оказали значительного влияния на рассчитанные показатели. Кроме того, нет оснований полагать, что именно дальность переселений могла в этот период претерпеть изменения, ведь фиксируемые статистикой направления миграции в 2020 г. поменялись мало.

В работе использовались индивидуальные деперсонифицированные данные, содержащие информацию о каждом миграционном перемещении, привязанном к населенному пункту выхода и вселения мигранта. В расчетах и анализе не учиты-

вается так называемый автовозврат — переселения, автоматически фиксируемые по окончании срока регистрации по месту пребывания и относимые Росстатом к общему числу переселений наряду с другими. Таким образом, мы оперируем данными первичной регистрации. Росстат считает, что люди по окончании срока регистрации по месту пребывания возвращаются к месту постоянного жительства (строго в обратном направлении). За указанный период времени во внутренней миграции автовозврат составил 8,1 млн человек из 38,9 млн всех учтенных Росстатом переселений [34].

Полагаем, что для анализа дальности переселений автовозврат учитывать не имеет смысла, так как он фактически удваивает переселения, связанные с регистрацией по месту пребывания в общей структуре регистрируемой миграции, но не имеет специфической направленности и не отличается по дальности.

Мы учитывали переселения между всеми населенными пунктами России, то есть 2,3 тыс. городов и поселков городского типа около 153,2 тыс. сельских населенных пунктов (среди которых, впрочем, согласно данным Всероссийской переписи населения 2020 г., 24,8 тыс. не имели населения). Используя геокоординаты каждого населенного пункта, были рассчитаны евклидовы (по прямой, но с учетом кривизны земного шара) расстояния (в км) каждого миграционного перемещения. Предварительно был проведен экспериментальный расчет 3,8 тыс. пар расстояний между отдельными населенными пунктами России, выбранных таким образом, чтобы они репрезентировали реальные миграционные перемещения в стране (внутримуниципальные, внутрирегиональные и межрегиональные). Рассчитывались как евклидовы расстояния, так и реальные расстояния по существующим транспортным путям (преимущественно — автодорогам, в случае их отсутствия в труднодоступных территориях — по авиамаршрутам). Согласно расчетам, евклидовы расстояния в 1,3—1,5 раза короче, чем расстояния, преодолеваемые по реальным транспортным путям, но короче почти в равной степени для разных территорий применительно к коротким и длинным передвижениям. Это позволяет считать, что они могут достаточно адекватно отражать дальность миграции.

На основе евклидовых расстояний рассчитывалась дальность миграции: суммарное расстояние всех миграционных перемещений взвешивалось на суммарное число миграционных перемещений. Аналогичным образом затем была оценена дальность миграции населения России по различным возрастам, полу, виду регистрации.

Регистрация по месту жительства, или «постоянная» регистрация, действует бессрочно. Чаще всего ее меняют при покупке нового жилья, переезде к родственникам и т. п. В этом смысле она является неким аналогом понятию «миграция собственников жилья» в зарубежных исследованиях. Регистрация по месту пребывания на срок от 9 месяцев до 5 лет (в отдельных случаях — и на более длительный срок), учитываемая Росстатом как долговременная миграция, часто осуществляется в арендуемом жилье, в местах коллективного размещения (общежитиях). В российской статистике и те, и другие мигранты считаются долговременными (и входят в миграционный прирост).

Из 30,8 млн учтенных за 2011—2020 гг. переселений (без учета автовозврата) 11,1 млн, или 36 %, сопровождалась регистрацией по месту пребывания. По доле зарегистрированных по месту пребывания резко выделяется молодежь в возрасте 15—22 лет с пиком в возрасте 18 лет. Это доля достигает 79,3 % от всех учтенных мигрантов (рис. 1). В этом возрасте люди наиболее активны в переселениях, в первую очередь учебных. Подавляющая часть учебных мигрантов регистрируется по месту пребывания.

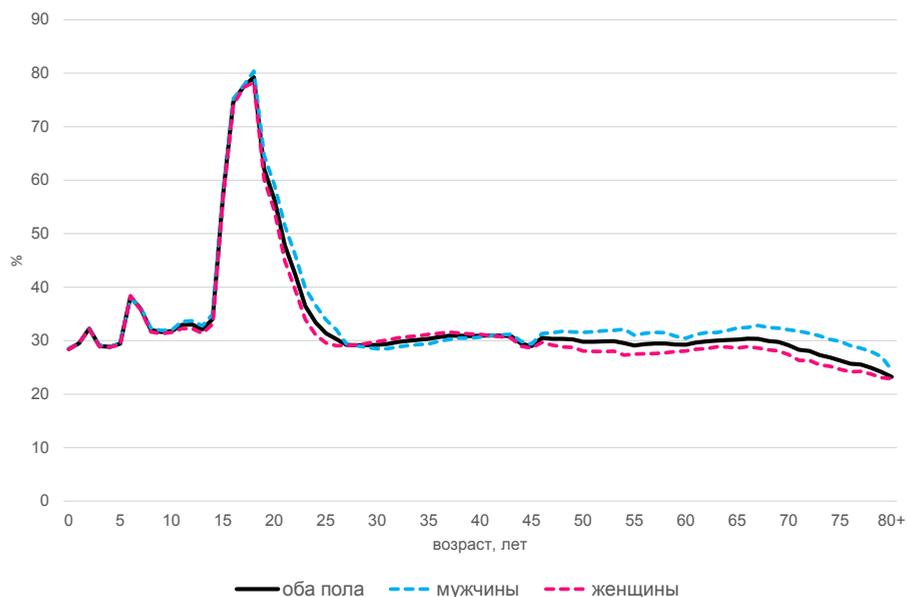


Рис. 1. Доля мигрантов, зарегистрированных по месту пребывания, по однолетним возрастным группам и полу, 2011—2020 гг., %

Рассчитано авторами по неопубликованным данным Росстата.

В остальных возрастах доля зарегистрированных по месту пребывания составляет около 30 %, с небольшим пиком в возрасте 6—7 лет, связанным, видимо, с необходимостью получения регистрации перед поступлением детей в школу.

Различий по доле зарегистрированных по месту пребывания по полу, как видно из рисунка 1, в России практически нет. Мы ожидали, что в возрастах от 25 до 45 лет доля женщин среди зарегистрированных по месту пребывания будет заметно выше. По нашим полевым наблюдениям, оформить регистрацию по месту пребывания чаще стараются женщины, имеющие детей в возрастах поступления в школу или детский сад. По данным статистики, оказалось, что немного больше регистрируются, напротив, мужчины.

Результаты исследования

Как показали расчеты, 43,5 % всех внутристрановых переселений осуществляется на расстояние, не превышающее 100 км (табл. 1, рис. 2). При этом почти треть переселяющихся едет на расстояние менее 50 км, то есть на такое, которое вполне может преодолеть маятниковый мигрант, например, в пределах Московской агломерации [35]. Таким образом, несмотря на то, что Россия — очень большая страна, где среднее расстояние между крупными городами даже в сравнительно плотно-заселенной Европейской части составляет, по оценке А.И. Трейвиша [36, с. 252], 45—75 км (что в разы больше, чем в центре Европы, где оно равно 10—20 км), едва ли не половина переселений совершается на относительно небольшие расстояния. Частота переселений очень интенсивно убывает с расстоянием. Если абстрагироваться от конкретных цифр дальности, можно утверждать, что вид полученных для России кривых ее снижения с ростом преодолеваемых расстояний идентичен наблюдаемому для Швеции [7], Чехии [27], Венгрии [37].

Таблица 1

Распределение миграции населения в России по дальности, 2011 – 2020 гг.

Расстояние, км	Число переселений, млн человек			% от всех переселений		
	Вся миграция	Постоянная регистрация	Временная регистрация	Вся миграция	Постоянная регистрация	Временная регистрация
До 10	2,4	2,0	0,4	7,7	10,2	3,2
От 10 до 50	7,3	5,5	1,8	23,6	27,6	16,4
От 50 до 100	3,8	2,5	1,3	12,3	12,3	12,2
От 100 до 200	4,0	2,4	1,6	13,1	12,4	14,2
От 200 до 500	4,1	2,3	1,8	13,4	11,8	16,3
От 500 до 1000	3,0	1,6	1,4	9,8	8,3	12,5
От 1000 до 5000	5,5	3,0	2,5	18,0	15,3	22,7
Свыше 5000	0,7	0,4	0,3	2,2	2,1	2,5
<i>Всего</i>	30,8	19,7	11,1	100,0	100,0	100,0

Расчитано авторами по неопубликованным данным Росстата.

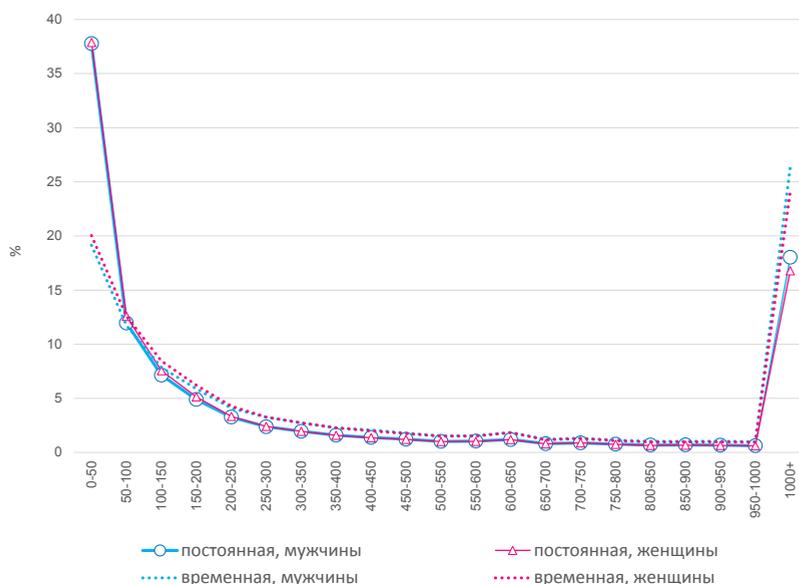


Рис. 2. Распределение миграции населения в России по дальности, 2011 – 2020 гг., %

Расчитано авторами по неопубликованным данным Росстата.

На расстояние 200–300 км — примерно на столько отстоят от центра Москвы столицы соседних с Московской областью регионов или Краснодар от Ростова-на-Дону — переселяются 6,3% внутрироссийских мигрантов.

На расстояние свыше 1000 км переселяется немногим более 20% мигрантов. А ведь это расстояние, например, между Москвой и Уфой, между Нижним Новгородом и Екатеринбург, Екатеринбург и Новосибирском. Для необъятных просторов восточной части страны расстояния в 1000 км вообще сложно считать значительными. Тем не менее суммарно на расстояния свыше 1000 км переселяется не более чем каждый пятый мигрант. Для сравнения в Венгрии каждый пятый переезжает на расстояния свыше 100 км [37].

Временную (по месту пребывания) регистрацию чаще оформляют мигранты, переселяющиеся на более длинные расстояния, чем регистрирующиеся по месту жительства. Вероятно, оформление регистрации при переезде на короткие расстояния в значительной мере бессмысленно: никто не будет интересоваться наличием регистрации у жителя соседнего поселения или района. Житель Московской области может проживать у родственника в Москве без регистрации, не нарушая тем самым законодательства, и наоборот. Регистрация будет оформляться, например, в студенческом общежитии, но человек, постоянно проживающий в 10 км от места учебы или работы, не будет нуждаться в ней, а проживающий за 100 км и более будет испытывать такую потребность.

Видимо, близкие, до 50 км, переезды, в особенности сопровождающиеся регистрацией по месту жительства, в основном являются жилищной мобильностью или сильно перекликаются с ней. Зачастую это может быть переезд из города в ближний пригород и наоборот — из пригорода в город, переезд (сопровождающийся регистрацией) на ближние дачи, которые постепенно становятся всепогодными и одним из важных компонентов современной российской жилищной мобильности. Эти недалекие по российским меркам переезды зачастую сохраняют *status quo* всего, кроме жилья: люди не меняют место работы, дети могут продолжать посещать ту же школу или (реже) дошкольное учреждение, семьи продолжают пользоваться теми же социальными учреждениями. По данным исследования, в Московской области в 62 % семей респондентов есть хотя бы один человек, работающий или обучающийся в Москве [38]. В этом смысле логика таких переселений близка логике маятниковой миграции и не вполне подчиняется идее о том, что миграция населения отличается от мобильности «точкой, в которой поездка на работу становится настолько трудоемкой и дорогой, что требует смены места жительства» [39, p. 617].

С другой стороны, эта миграция вполне укладывается в традиционную картину передвижений в рамках концепции жизненного пути: в возрасте около 30 лет семьи стремятся переехать из городов в пригороды для расширения жилья и более комфортного воспитания детей [40; 41]. Именно дети до 14 лет чаще всего переезжают на расстояния 10—50 км (табл. 2), но поскольку они не переселяются самостоятельно, вероятно, именно эта группа маркирует переезды родителей с детьми.

Таблица 2

**Распределение миграции населения отдельных возрастов по дальности,
2011—2020 гг., вся миграция, %**

Расстояние, км	Возраст, лет							
	0—14	15—19	В том числе		20—24	25—49	50—64	65 и старше
			16	18				
До 10	9,9	3,4	3,7	2,2	5,0	8,0	9,2	8,3
От 10 до 50	29,8	19,0	28,0	13,2	17,5	23,2	24,7	25,4
От 50 до 100	12,3	17,7	22,2	16,0	12,7	11,3	10,3	12,5
От 100 до 200	12,0	19,0	17,9	20,7	15,1	12,3	10,3	12,4
От 200 до 500	11,5	16,5	12,2	19,7	16,1	13,4	11,4	12,8
От 500 до 1000	8,2	9,0	5,7	10,9	11,1	10,5	9,3	9,1
От 1000 до 5000	14,5	14,0	9,2	15,9	20,3	19,0	21,6	17,0
Свыше 5000	1,8	1,4	1,1	1,4	2,2	2,3	3,2	2,5
<i>Всего</i>	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Рассчитано авторами по неопубликованным данным Росстата.

Для людей в возрасте окончания школы также характерны переселения на сравнительно небольшие, но не на самые короткие расстояния. В возрасте 16 лет часто переезжают на 20—40 км, что примерно соответствует «зоне сбора» учреждений

среднего профессионального образования в райцентрах. Родители редко соглашаются отпускать детей этого возраста на учебу далеко, считая необходимым осуществление родительского контроля и разумной системы «будни в колледже — выходные дома»¹. В 20—40 км также укладываются расстояния между центрами сельских поселений в пределах муниципальных районов и, соответственно, внутримunicipальная миграция.

В 18 лет, после окончания школы, чаще, чем в других возрастах, люди переезжают на расстояния, соответствующие удаленности своей «периферии» от региональных столиц, то есть на 100—200 км, что также соответствует зоне сбора абитуриентов региональных вузов.

На дальние расстояния чаще переезжают люди на старте трудовой карьеры и на фазе ее завершения (20—24 и 50—64 лет). В этих возрастах выше, чем в других, доля переездов на расстояние свыше 1000 км. Видимо, здесь мы имеем дело с миграционными событиями, когда люди еще не связаны семейными узами (применительно к первой группе), или уже не имеют в составе семьи несовершеннолетних детей (ко второй). В России дальние переселения связаны также с отъездом с Севера после выработки «северного стажа» или выхода на пенсию (на пять лет раньше, чем в других частях страны). Особенно активны переезды из регионов с экстремальными природно-климатическими условиями, где привязка миграции к выработке северного стажа становится едва ли не повсеместной и стандартной [42]. У лиц пенсионных возрастов доля дальних переездов сокращается, а ближних, наоборот, растет.

Средняя дальность всей миграции составляет 654 км, для регистрирующихся по месту жительства — 581 км, по месту пребывания — 789 км. Эти расчеты существенно ниже результатов дальности переселений, полученных для 1966 г.: 1457 км для городского населения РСФСР [32] и для 1990—2000-х гг.: в 1989 г. — 2130 км, в 1994 г. — 2345 км, в 2002 г. — 1937 км [33]. Однако в реальности предыдущие и нынешние расчеты несопоставимы. Причин этому несколько:

— в представленных в данной статье расчетах, в отличие от предыдущих, учтена внутрирегиональная миграция, априори совершающаяся на более короткие расстояния, традиционно весьма значимая в балансе всей миграции России и способная вносить значительные коррективы в расчеты;

— изменение методики расчетов (в данном случае были рассчитаны евклидовы расстояния для всех населенных пунктов без агрегирования, в предыдущих работах применялся метод, который можно обозначить как «ареальный», предусматривавший расчет дальности миграции по агрегированным ячейкам и определенным видам транспортного сообщения (подробнее об этом см. в соответствующих статьях).

Введение поправочного (корректировочного) коэффициента для перехода от евклидовых расстояний (с учетом кривизны поверхности земного шара) к реальным транспортным расстояниям увеличивает текущие расчеты до 850—915 км для всей миграции, что несколько приближает их к ранее выполненным, однако все равно закономерно оказывается значительно меньшим.

¹ Позволим себе привести цитату из интервью одного из экспертов в г. Борисоглебске Воронежской области, взятого в рамках экспедиции НИУ ВШЭ в Воронежскую и Саратовскую области (2021): «Миграция после окончания 9-го класса из Борисоглебска единична, так как здесь есть свои учреждения СПО, а возраст школьников-выпускников не позволяет их отпускать от себя, однако она носит массовый характер для соседних сельских населенных пунктов и других районов. Поселение “у бабушки” (комната в квартире) существенно дороже, чем в общежитии, но пользуется большим спросом. Очень часто школьников-выпускников родители стремятся поселить в основном “у бабушек”, бабушка такая... проследит, чтобы не проспал, не прогулял, она и расписание знает, и все» (<https://foi.hse.ru/openrussia/migration-boris>).

Средняя дальность миграции для населения разных возрастов достаточно наглядно демонстрирует различия в «логике» миграции по полу, возрасту и виду регистрации (рис. 2). В целом кривые дальности миграции имеют «двугорбый» профиль с пиком в возрасте 22—23 года и более размытым, но тоже видимым повышением в возрасте 50—70 лет. Наблюдаются спады средней дальности переселений в возрастах 0, 6, а также 15—19 лет (но только для зарегистрированных по месту пребывания).

С чем связана малая дальность миграции детей 0 лет (точнее — семей с новорожденными детьми), предположить непросто. Возможно, это следствие того, что увеличение размера семьи поощряет ее к поиску нового жилья, и часто эти переезды связаны с движением на короткие расстояния, по сути, с жилищной мобильностью. Достижение ребенком возраста 6 лет, видимо, стимулирует семьи оформлять регистрацию в арендуемом жилье для записи в школу, а какие-то семьи — к переезду ближе к школе.

Резкое снижение дальности переездов в возрасте окончания основной школы (9 классов) — следствие учебной миграции, в учреждения СПО она осуществляется в среднем на гораздо более близкие расстояния, чем в вузы после завершения средней школы (11 классов).

Пик дальности миграции в возрасте окончания вуза и старта трудовой карьеры обеспечивают прежде всего мужчины. Именно в этом возрасте, в отличие от других, наиболее заметна разница в дальности миграции между мужчинами и женщинами (рис. 3).

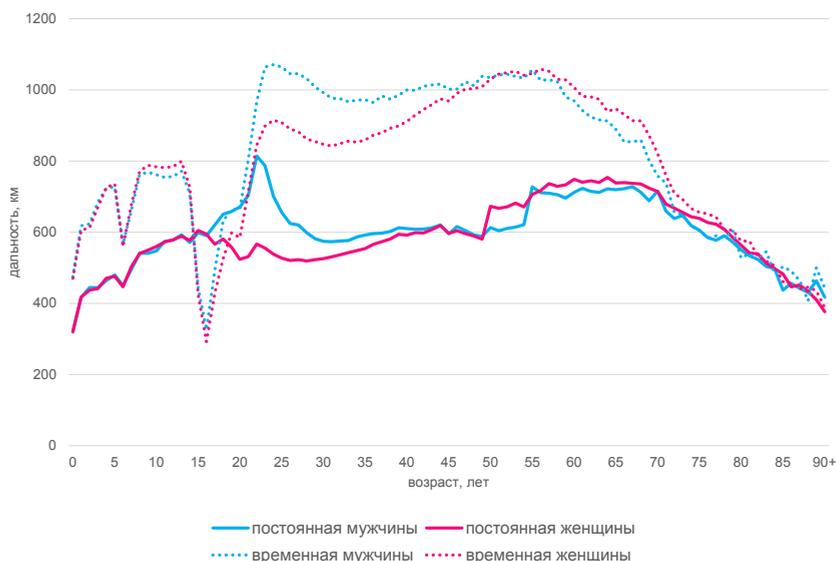


Рис. 3. Средняя дальность миграции для населения разных возрастов и полов, 2011—2020 гг., км

Рассчитано авторами по неопубликованным данным Росстата.

Пик дальности при регистрации по месту жительства обеспечивают исключительно мужчины, при временной регистрации он характерен для обоих полов (рис. 4). Более высокие значения средней дальности миграции мужчин выражены до возраста 40—45 лет, далее показатели сближаются. С чем связаны эти отличия? Возможно, с более поздним вступлением мужчин в брак, что делает их «свободны-

ми» для миграции на дальние расстояния; с прохождением службы по контракту или с отбыванием наказания в пенитенциарных учреждениях¹. На то, что мы имеем дело с миграцией преимущественно одиночек, указывает более высокая дальность миграции людей в возрасте 25—40 лет по сравнению с детьми 0—14 лет. Дети не мигрируют одни, поэтому группа 25—40-летних делится на мигрирующих с детьми на сравнительно короткие расстояния и одиночек, мигрирующих на дальние расстояния.

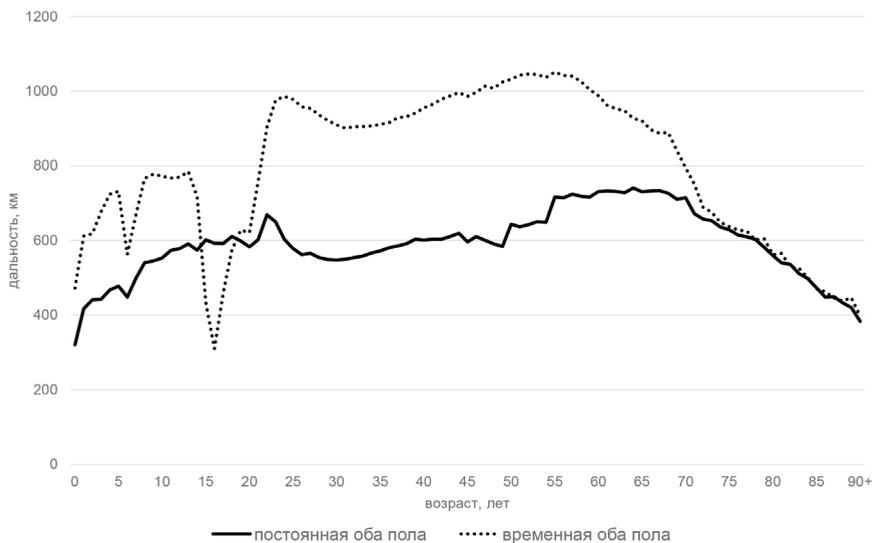


Рис. 4. Средняя дальность миграции для населения разных возрастов по видам регистрации, 2011—2020 гг., км

Расчитано авторами по неопубликованным данным Росстата.

Повышение дальности миграции в предпенсионных и ранних пенсионных возрастах согласуется с уже описанным эффектом «пустого гнезда» [43] и оттоком с Севера — важным для России с точки зрения его вклада в общие объемы миграции в этих возрастах [44]. Отметим, что на сравнительно высоком уровне показатель держится до возраста 75 лет и только после него снижается до низких значений. Видимо, «старые пожилые» уже мало участвуют в дальних переездах, здесь преобладают переселения, связанные с поддержкой родственниками, когда человек уже не может самостоятельно себя обслуживать.

Во всех возрастах, кроме студенческих и пожилых, средняя дальность миграции, связанная с регистрацией по месту пребывания, осуществляется на большие расстояния. Видимо, на это влияет необязательность регистрации при переезде на короткие расстояния, а также случаи, содержательно приближенные к жилищной мобильности.

Выводы и дискуссия

Анализ дальности миграции позволяет сделать важные выводы, касающиеся сущности миграции населения, выходящей за рамки учета преодоленных в ходе переезда километров. Применительно к России расчеты дальности миграции про-

¹ И те, и другие случаи сопровождаются регистрацией и фиксируются Росстатом как миграция.

изводились для 30,8 млн внутри- и межрегиональных перемещений россиян, совершенных в 2011—2020 гг. между около 130 тыс. пространственными точками¹. Масштабы расчетов вынудили нас прибегнуть к вычислению дальности миграции через евклидовы расстояния (то есть «по прямой», но с учетом кривизны земного шара), что доказало свою применимость. Безусловно, если бы речь шла о значимости разных видов транспорта для переселений людей или об оценке доли населения, для которых миграция технически затруднена из-за отсутствия транспортного сообщения или недостаточности связанности пространства, определяющим был бы расчет точных параметров дальности по транспортным путям. Однако в данном случае ставились несколько иные цели. Нам было важно понять, каковы общие пропорции населения, перемещающегося на разные расстояния, существует ли разница в дальности миграции населения, принадлежащего разным демографическим группам.

Расчеты показали, что 31,3 % переселений осуществляется на очень короткие, не превышающие 50 км, расстояния. Это могут быть переселения между соседними сельскими населенными пунктами, принадлежащими разным сельским поселениям, между городами и их близкими пригородами, то есть территориями, взаимно удаленными друг от друга на расстояние, позволяющее не только «переезжать», но и преодолевать его в ходе регулярных маятниковых перемещений с разными целями.

Полученные данные эмпирически доказали сравнительно малую дальность миграции в возрастах поступления в учреждения СПО, до этого понятные только по наблюдениям и полевым исследованиям. Дальность миграции в вузы при этом находится на среднем уровне, но среди и 16-, и 18-летних очень мало перемещающихся на очень короткие, до 10 км, расстояния. В этих возрастах люди, по-видимому, не участвуют в переселениях на сверхкороткие дистанции, а в основном переезжают на сколько-нибудь значительные расстояния (например, дающие право на проживание и регистрацию в общежитиях, при их наличии).

Полученная оценка средней дальности миграции населения в России, равная 654 км и кажущаяся совсем небольшой применительно к большому российскому пространству, если бы была измерена по реальным транспортным путям, была бы большей. Например, если бы расчеты велись везде, где это возможно, по автодорогам, то средняя дальность составила бы с учетом поправочных коэффициентов 850—915 км.

Расчеты и анализ дальности миграции по отдельным возрастам подтверждают и конкретизируют наши представления о влиянии возраста индивида на направления миграции:

— переезды в возрасте окончания 9-го или 11-го классов школы хотя сущностно оба представляют собой учебную миграцию, отражают ее разную логику и цели. Сеть учреждений СПО территориально более рассредоточена (центры муниципальных районов и в меньшей мере региональные центры), чем сеть вузов (региональные центры) [45], что определяет меньшую достижимость последних. Поэтому даже несмотря на то, что обе эти формы мобильности осуществляются чаще всего в направлении ближайшего достаточно крупного населенного пункта, этот пункт разный в системе городской иерархии и переезды после окончания 9-го класса осуществляются на более короткие расстояния;

— переезд в предпенсионных и ранних пенсионных возрастах в России часто осуществляется на большие расстояния, например с Севера страны в регионы с более благоприятным климатом или в форме возвратной миграции в другой конец страны;

¹ Согласно данным Всероссийской переписи населения-2020, в России — 155,5 тыс. сельских и городских населенных пунктов, из них 24,7 тыс. не имели населения (Итоги ВПН-2020, т. 1. Численность и размещение населения, табл. 3).

— в отличие от миграции «молодых пожилых» спад дальности переселений в самых старших пенсионных возрастах диагностирует общность типов миграции людей этих возрастов в России и развитых странах, связанный с локальными переселениями к родственникам для получения ухода [44];

— в возрастах создания семей и рождения детей люди более склонны переезжать на небольшие расстояния, например в пригороды. Ранее этот вывод был прослежен на примере миграции из Москвы в Московскую область [46].

Дальность миграции, оформляемая регистрацией по месту пребывания, больше, чем при регистрации по месту жительства. Это значит, что в результате изменения методики учета миграции в 2011 г. не просто выросли ее объемы (во внутренней миграции с 2 до 4 млн человек), но и иной стала ее статистически видимая сущность. Получается, что с 2011 г. статистика стала «видеть» значимое число дальних переездов. Фактически наши расчеты подтвердили важное суждение О.С. Чудиновских [47] о катастрофическом недоучете учебной миграции в статистике миграции населения, имевшем место до 2011 г. Из нее выпадали около 80 % миграции людей в «студенческих» возрастах, которые регистрировались по месту пребывания. В остальных возрастах недоучитывалось около 30 % переселений, по преимуществу, как теперь понятно, отличающихся более высокой дальностью. Благодаря изменению порядка статистического учета долговременных мигрантов недоучет миграции в 2010-е гг. очевидно снизился (хотя появились новые нюансы, связанные в первую очередь с так называемым автовозвратом), что повышает значимость полученных результатов.

Статья подготовлена в рамках исследовательского гранта Министерства науки и высшего образования Российской Федерации № 075-15-2020-928.

Список литературы

1. Ravenstein, E.G. 1885, The laws of migration, *Journal of the Statistical Society*, № 46, p. 167—235, <https://doi.org/10.2307/2979181>.
2. Stillwell, J., Thomas, M. 2016, How far do internal migrants really move? Demonstrating a new method for the estimation of intra-zonal distance, *Regional Studies, Regional Science*, vol. 3, № 1, p. 28—47, <https://doi.org/10.1080/21681376.2015.1109473>.
3. Greenwood, M. J. 1975, Research on internal migration in the United States: A survey, *Journal of Economic Literature*, vol. 13, № 2, p. 397—433.
4. Boehm, T.P., Ihlanfeld, K.R. 2006, Residential mobility and neighborhood quality, *Journal of Regional Science*, vol. 26, № 2, p. 411—424, <https://doi.org/10.1111/j.1467-9787.1986.tb00828.x>.
5. Schwartz, A. 1973, Interpreting the effect of distance on migration, *The Journal of Political Economy*, vol. 81, № 5, p. 1153—69.
6. Ritchey, N.P. 1976, Explanations of migration, *Annual Review of Sociology*, № 2, p. 363—404.
7. Niedomysl, T., Fransson, U. 2014, On distance and the spatial dimension in the definition of internal migration, *Annals of the Association of American Geographers*, № 104, p. 357—372, <https://doi.org/10.1080/00045608.2013.875809>.
8. Thomas, M., Gillespie, B., Lomax, N. 2019, Descriptive Finding Variations in migration motives over distance, *Demographic research*, vol. 40, article 38, p. 1097—1110, <https://doi.org/10.4054/DemRes.2019.40.38>.
9. Kulu, H., Milewski, N. 2007, Family change and migration in the life course: An introduction, *Demographic Research*, vol. 17, № 19, p. 567—590, <https://doi.org/10.4054/DemRes.2007.17.19>.
10. Champion, T., Fotheringham, S., Rees, P., Boyle, P., Stillwell, J. 1998, *The Determinants of Migration Flows in England: A Review of Existing Data and Evidence*. Newcastle upon Tyne: Report prepared for the Department of Environment, Transport and the Regions, Department of Geography, University of Newcastle upon Tyne.

11. Clark, W. A. V., Withers, S. 2007, Family migration and mobility sequences in the United States: Spatial mobility in the context of the life course, *Demographic Research*, vol. 17, article 20, p. 591—622, <https://doi.org/10.4054/DemRes.2007.17.20>.
12. Nedomysl, T. 2011, How migration motivations change over migration distance: Evidence on variations across socioeconomic and demographic groups, *Regional Studies*, № 45, p. 843—855, <https://doi.org/10.1080/00343401003614266>.
13. Thomas, D. 1938, *Research Memorandum on Migration Differentials*, New York: Social Science Research Council.
14. White, M. J., Mueser, P. R. 1988, Implications of Boundary Choice for the Measurement of Residential Mobility, *Demography*, vol. 25, № 3, p. 443—459.
15. Hipp, J. R., Boessen, A. 2017, The Shape of Mobility: Measuring the Distance Decay Function of Household Mobility, *The Professional Geographer*, vol. 69, № 1, p. 32—44, <https://doi.org/10.1080/00330124.2016.1157495>.
16. van Ham, M., Mulder, C. H., Hooimeijer, P. 2001, Spatial flexibility in job mobility: macrolevel opportunities and microlevel restrictions, *Environment and Planning A*, № 33, p. 921—940, <https://doi.org/10.1068/a33164>.
17. Thomas, M., Stillwell, J., Gould, M. 2015, Modelling multilevel variations in distance moved between origins and destinations in England and Wales, *Environment and Planning A*, № 47, p. 996—1014, <https://doi.org/10.1068/a130327p>.
18. Plane, D., Jurjevich, J. 2009, Ties That No Longer Bind? The Patterns and Repercussions of Age Articulated Migration, *The Professional Geographer*, vol. 61, № 1, p. 4—20, <https://doi.org/10.1080/00330120802577558>.
19. Raymer, J., Abel, G., Smith, P. W. F. 2007, Combining census and registration data to estimate detailed elderly migration flows in England and Wales, *Royal Statistical Society*, vol. 170, № 4, p. 891—908, <https://doi.org/10.1111/j.1467-985X.2007.00490.x>.
20. Rogers, A., Racquillet, R., Castro, L. J. 1978, Model migration schedules and their applications, *Environment and Planning A*, vol. 10, № 5, p. 475—502, <https://doi.org/10.1068/a100475>.
21. Nivalainen, S. 2004, Determinants of family migration: short moves vs. long moves, *Journal of Population Economics*, № 17, p. 157—175, <https://doi.org/10.1007/s00148-003-0131-8>.
22. Nisic, N., Kley, S. 2019, Gender-specific effects of commuting and relocation on a couple's social life, *Demographic Research*, № 40, p. 1047—1062, <https://doi.org/10.4054/DemRes.2019.40.36>.
23. Мкртчян, Н. В. 2021, Половые диспропорции в потоках долговременной миграции в России, *Демографическое обозрение*, т. 8, № 3, с. 6—19, <https://doi.org/10.17323/demreview.v8i3.13264>.
24. Герасимов, А. А. 2022, Соотношение полов во внутрирегиональной миграции в России: пространственная и возрастная дифференциация, *Демографическое обозрение*, т. 9, № 1, с. 92—108, <https://doi.org/10.17323/demreview.v9i1.14575>.
25. Ravenstein, E. G. 1889, The Laws of Migration, *Journal of the Statistical Society of London*, vol. 52, № 2, p. 241—305.
26. Kontuly, T., Tammaru, T. 2006, Population subgroups responsible for new urbanization and suburbanization in Estonia, *European Urban and Regional Studies*, vol. 13, № 4, p. 319—336, <https://doi.org/10.1177/0969776406065435>.
27. Halas', M., Klapka, P. 2021, Revealing the structures of internal migration: A distance and a time-space behaviour perspectives, *Applied Geography*, vol. 137, 102603, <https://doi.org/10.1016/j.apgeog.2021.102603>.
28. Long, L., Tucker, C. J., Urton, W. L. 1988, Migration distances: an international comparison, *Demography*, vol. 25, p. 633—640, <https://doi.org/10.2307/2061327>.
29. Stillwell, J., Bell, M., Ueffing, P., Daras, K., Charles-Edwards, E., Kupiszewski, M., Kupiszewska, D. 2016, Internal migration around the world: Comparing distance travelled and its frictional effect, *Environment and Planning A*, vol. 48, № 8, p. 1657—1675, <https://doi.org/10.1177/0308518X166643963>.
30. Boyle, P. J., Flowerdew, R. 1997, Improving distance estimates between areal units in migration models, *Geographical Analysis*, № 29, p. 93—107, <https://doi.org/10.1111/j.1538-4632.1997.tb00950.x>.

31. Татевосов, Р.В. 1971, *Анализ дальности миграций городского населения СССР и некоторые вопросы моделирования и прогнозирования миграций*, автореф. дис. ... канд. геогр. наук. М., 18 с.
32. Татевосов, Р.В. 1973, Исследование пространственных закономерностей миграции населения, в *Статистика миграции населения*, Рябушкин, Т.В. (ред.), с. 35—48.
33. Мкртчян, Н.В., Карачурина, Л.Б. 2004, Дальность межрайонной миграции в России: тенденции и современная ситуация, *Научные труды ИНИП РАН*, М.: МАКС Пресс, с. 488—504.
34. Мкртчян, Н.В., Гильманов, Р.И. 2023, Движение вверх: миграция между уровнями поселенческой иерархии в России в 2010-е гг., *Известия РАН. Сер.: Географическая*, т. 87, № 1, с. 29—41, <https://doi.org/10.31857/S2587556623010132>.
35. Махрова, А.Г., Бабкин, Р.А. 2019, Методические подходы к делимитации границ Московской агломерации на основе данных сотовых операторов, *Региональные исследования*, № 2, с. 48—57, <https://doi.org/10.5922/1994-5280-2019-2-5>.
36. Трейвиш, А.И. 2009, *Город, район, страна и мир. Развитие России глазами страноведа*, М.: Новый хронограф.
37. Bálint, L., Obádovics, C. 2020, Internal migration: In Monostori, J., Ori, P., Spéder, Z. (eds.), *Demographic Portrait of Hungary 2018*, Budapest: Hungarian Demographic Research Institute, p. 217—235.
38. Карачурина, Л.Б. 2022, Урбанизация или субурбанизация определяет миграцию населения в Московской области? *Вестник Санкт-Петербургского университета. Науки о Земле*, № 67 (2), с. 360—381, <https://doi.org/10.21638/spbu07.2022.208>.
39. Shryock, H. S., Siegel, J. S. 1971, *The Methods and Materials of Demography*, Washington, D.C.: U.S. Government Printing Office.
40. Kley, S. 2011, Explaining the Stages of Migration within a Life-course Framework, *European Sociological Review*, vol. 27, № 4, p. 469—486, <https://doi.org/10.1093/esr/jcq020>.
41. Plane, D. A., Henrie, C. J., Perry, M. J. 2005, Migration up and down the urban hierarchy and across the life course, *Proceedings of the National Academy of Sciences*, vol. 102, № 43, p. 15313—15318, <https://doi.org/10.1073/pnas.0507312102>.
42. Фаузер, В.В., Лыткина, Т.С., Фаузер, Г.Н. 2017, Государственные предпочтения для населения отдалённых и северных территорий России, *Арктика и Север*, № 29, с. 90—127, <https://doi.org/10.17238/issn2221-2698.2017.29.90>.
43. Sander, N., Bell, M. 2014, Migration and retirement in the life course: An event history approach, *Journal of Population Research*, vol. 31, № 1, p. 1—27, <https://doi.org/10.1007/s12546-013-9121-1>.
44. Карачурина, Л.Б., Иванова, К.А. 2017, Миграция пожилых в России (по данным переписи населения 2010 г.), *Региональные исследования*, № 3, с. 51—60.
45. Габдрахманов, Н.К., Карачурина, Л.Б., Мкртчян, Н.В., Лешуков, О.В. 2022, Образовательная миграция молодежи и оптимизация сети вузов в разных по размеру городах, *Вопросы образования*, № 2, с. 88—116, <https://doi.org/10.17323/1814-9545-2022-2-88-116>.
46. Мкртчян, Н.В. 2015, Миграция в Москве и Московской области: региональные и структурные особенности, *Региональные исследования*, № 3, с. 107—116.
47. Чудиновских, О.С. 2004, О критическом состоянии учета миграции в России, *Вопросы статистики*, № 10, с. 27—36.

Об авторах

Лилия Борисовна Карачурина, кандидат географических наук, доцент, академический руководитель программы «Демография», заместитель директора Института демографии имени А.Г. Вишневого, НИУ «Высшая школа экономики», Россия.

E-mail: lkarachurina@hse.ru

<https://orcid.org/0000-0001-7760-7925>

Никита Владимирович Мкртчян, кандидат географических наук, доцент, ведущий научный сотрудник Института демографии имени А. Г. Вишневого, НИУ «Высшая школа экономики», Россия.

E-mail: nmkrтчян@hse.ru

<https://orcid.org/0000-0001-9603-0594>



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/))

MIGRATION DISTANCES IN RUSSIA: A DEMOGRAPHIC PROFILE OF MIGRANTS

L. B. Karachurina

N. V. Mkrтчян

HSE University,
20 Myasnitskaya, Moscow, 101000, Russia

Received 11 March 2023
Accepted 20 April 2023
doi: 10.5922/2079-8555-2023-2-1
© Karachurina, L. B., Mkrтчян, N. V., 2023

The distance of migration is closely linked to life course events, which are, in turn, marked by age. It serves as a criterion for distinguishing migration from other forms of spatial mobility. This paper aims to calculate the average distance of domestic migrations in Russia between 2011 and 2020, considering various migrant profiles such as sex, age, and type of residential registration. The Euclidean distance between 130,000 geocoded Russian settlements was computed to estimate migration distances. These geospatial data enabled us to obtain estimations of migration distances by weighting the total distance of all migrations based on their respective numbers. The distance of internal migration was similarly estimated, taking into account age, sex, and type of residential registration. The findings revealed that 31.3% of domestic residential relocations occurred within very short distances not exceeding 50 km, while 43.5% took place within 100 km of the previous place of residence. Calculating the average migration distance allowed us to identify two peaks: one at the ages of 22–23, present only for men, and another at the ages of 50–70. In all other cases, there were no sex-specific differences in migration distances. Migrants who obtained permanent registration at their new place of residence tended to cover greater distances compared to those registered only temporarily. The shortest relocation distances were associated with the age of 16, which could be attributed to prospective students moving to the nearest town where a vocational school is located.

Keywords:

types of migrant registration, distance, women, men, age

References

1. Ravenstein, E.G. 1885, The laws of migration, *Journal of the Statistical Society*, № 46, p. 167–235, <https://doi.org/10.2307/2979181>.
2. Stillwell, J., Thomas, M. 2016, How far do internal migrants really move? Demonstrating a new method for the estimation of intra-zonal distance, *Regional Studies, Regional Science*, vol. 3, № 1, p. 28–47, <https://doi.org/10.1080/21681376.2015.1109473>.

To cite this article: Karachurina, L. B., Mkrтчян, N. V. 2023, Migration distances in Russia: a demographic profile of migrants, *Baltic region*, Vol. 15, № 2, p. 4–22. doi: 10.5922/2079-8555-2023-2-1.

3. Greenwood, M. J. 1975, Research on internal migration in the United States: A survey, *Journal of Economic Literature*, vol. 13, № 2, p. 397—433.
4. Boehm, T. P., Ihlanfeldt, K. R. 2006, Residential mobility and neighborhood quality, *Journal of Regional Science*, vol. 26, № 2, p. 411—424, <https://doi.org/10.1111/j.1467-9787.1986.tb00828.x>.
5. Schwartz, A. 1973, Interpreting the effect of distance on migration, *The Journal of Political Economy*, vol. 81, № 5, p. 1153—69.
6. Ritchey, N. P. 1976, Explanations of migration, *Annual Review of Sociology*, № 2, p. 363—404.
7. Niedomysl, T., Fransson, U. 2014, On distance and the spatial dimension in the definition of internal migration, *Annals of the Association of American Geographers*, № 104, p. 357—372, <https://doi.org/10.1080/00045608.2013.875809>.
8. Thomas, M., Gillespie, B., Lomax, N. 2019, Descriptive Finding Variations in migration motives over distance, *Demographic research*, vol. 40, article 38, p. 1097—1110, <https://doi.org/10.4054/DemRes.2019.40.38>.
9. Kulu, H., Milewski, N. 2007, Family change and migration in the life course: an introduction, *Demographic Research*, vol. 17, № 19, p. 567—590, <https://doi.org/10.4054/DemRes.2007.17.19>.
10. Champion, T., Fotheringham, S., Rees, P., Boyle, P., Stillwell, J. 1998, *The Determinants of Migration Flows in England: A Review of Existing Data and Evidence*. Newcastle upon Tyne: Report prepared for the Department of Environment, Transport and the Regions, Department of Geography, University of Newcastle upon Tyne.
11. Clark, W. A. V., Withers, S. 2007, Family migration and mobility sequences in the United States: Spatial mobility in the context of the life course, *Demographic Research*, vol. 17, article 20, p. 591—622, <https://doi.org/10.4054/DemRes.2007.17.20>.
12. Niedomysl, T. 2011, How migration motivations change over migration distance: Evidence on variations across socioeconomic and demographic groups, *Regional Studies*, № 45, p. 843—855, <https://doi.org/10.1080/00343401003614266>.
13. Thomas, D. 1938, *Research Memorandum on Migration Differentials*, New York: Social Science Research Council.
14. White, M. J., Mueser, P. R. 1988, Implications of Boundary Choice for the Measurement of Residential Mobility, *Demography*, vol. 25, № 3, p. 443—459.
15. Hipp, J. R., Boessen, A. 2017, The Shape of Mobility: Measuring the Distance Decay Function of Household Mobility, *The Professional Geographer*, vol. 69, № 1, p. 32—44, <https://doi.org/10.1080/00330124.2016.1157495>.
16. van Ham, M., Mulder, C. H., Hooimeijer, P. 2001, Spatial flexibility in job mobility: macrolevel opportunities and microlevel restrictions, *Environment and Planning A*, № 33, p. 921—940, <https://doi.org/10.1068/a33164>.
17. Thomas, M., Stillwell, J., Gould, M. 2015, Modelling multilevel variations in distance moved between origins and destinations in England and Wales, *Environment and Planning A*, № 47, p. 996—1014, <https://doi.org/10.1068/a130327p>.
18. Plane, D., Jurjevich, J. 2009, Ties That No Longer Bind? The Patterns and Repercussions of Age Articulated Migration, *The Professional Geographer*, vol. 61, № 1, p. 4—20, <https://doi.org/10.1080/00330120802577558>.
19. Raymer, J., Abel, G., Smith, P. W. F. 2007, Combining census and registration data to estimate detailed elderly migration flows in England and Wales, *Royal Statistical Society*, vol. 170, № 4, p. 891—908, <https://doi.org/10.1111/j.1467-985X.2007.00490.x>.
20. Rogers, A., Racquillet, R., Castro, L. J. 1978, Model migration schedules and their applications, *Environment and Planning A*, vol. 10, № 5, p. 475—502, <https://doi.org/10.1068/a100475>.
21. Nivalainen, S. 2004, Determinants of family migration: short moves vs. long moves, *Journal of Population Economics*, № 17, p. 157—175, <https://doi.org/10.1007/s00148-003-0131-8>.
22. Nisic, N., Kley, S. 2019, Gender-specific effects of commuting and relocation on a couple's social life. *Demographic Research*, № 40, p. 1047—1062, <https://doi.org/10.4054/DemRes.2019.40.36>.
23. Mkrtychyan, N. 2021, Sex imbalances in long — term migration flows in Russia, *Demographic Review*, vol. 8, № 3, p. 6—19, <https://doi.org/10.17323/demreview.v8i3.13264>.

24. Gerasimov, A. 2022, Spatial patterns of age — specific sex ratios in Russian intraregional migration, *Demographic Review*, vol. 9, № 1, p. 92—108, <https://doi.org/10.17323/demreview.v9i1.14575>.
25. Ravenstein, E. G. 1889, The Laws of Migration, *Journal of the Statistical Society of London*, vol. 52, № 2, p. 241—305.
26. Kontuly, T., Tammaru, T. 2006, Population subgroups responsible for new urbanization and suburbanization in Estonia, *European Urban and Regional Studies*, vol. 13, № 4, p. 319—336, <https://doi.org/10.1177/0969776406065435>.
27. Halas', M., Klapka, P. 2021, Revealing the structures of internal migration: A distance and a time-space behaviour perspectives, *Applied Geography*, vol. 137, 102603, <https://doi.org/10.1016/j.apgeog.2021.102603>.
28. Long, L., Tucker, C. J., Urton, W. L. 1988, Migration distances: an international comparison, *Demography*, vol. 25, p. 633—640, <https://doi.org/10.2307/2061327>.
29. Stillwell, J., Bell, M., Ueffing, P., Daras, K., Charles-Edwards, E., Kupiszewski, M., Kupiszewska, D. 2016, Internal migration around the world: Comparing distance travelled and its frictional effect, *Environment and Planning A*, vol. 48, № 8, p. 1657—1675, <https://doi.org/10.1177/0308518X16643963>.
30. Boyle, P. J., Flowerdew, R. 1997, Improving distance estimates between areal units in migration models, *Geographical Analysis*, № 29, p. 93—107, <https://doi.org/10.1111/j.1538-4632.1997.tb00950.x>.
31. Tatevosov, R. V. 1971, *Analiz dal'nosti migracij gorodskogo naselenija SSSR i nekotorye voprosy modelirovanija i prognozirovaniya migracij*, Abstract of PhD thesis in Geography, Moscow (in Russ.).
32. Tatevosov, R. V. 1973, An investigation of the law for migration through over the areas. In: Rjabushkin, T. V. (ed.), *Statistika migracii naselenija* (Population migration statistics), Moscow: Statistika, p. 35—48 (in Russ.).
33. Mkrтчян, N. V., Karachurina, L. B. 2004, Range of interdistrict migration in Russia: tendencies and modern situation. In: Korovkin, A. G. (ed.), *Nauchnye trudy INP RAN* [Scientific Articles — Institute of Economic Forecasting Russian Academy of Sciences], Moscow: MAKS Press, p. 488—504 (in Russ.).
34. Mkrтчян, N., Gilmanov, R. 2023, Moving Up: Migration Between Levels of the Settlement Hierarchy in Russia in the 2010s, *Izvestija RAN. Serija geograficheskaja*, vol. 87, № 1, p. 29—41, <https://doi.org/10.31857/S2587556623010132> (in Russ.).
35. Makhrova, A. G., Babkin, R. A. 2019, Methodological approaches for Moscow urban agglomeration delimitation based on mobile network operators data, *Regionalnie issledovanija [Regional Research]*, № 2, p. 48—57, <https://doi.org/10.5922/1994-5280-2019-2-5> (in Russ.).
36. Treyvish, A. I. 2009, *Gorod, rajon, strana i mir. Razvitie Rossii glazami stranoveda* [The City, the Region, the Country and the World: Development of Russia through the eyes of stranoveda], Moscow (in Russ.).
37. Bálint, L., Obádovics, C. 2020, Internal migration: In Monostori, J., Ori, P., Sp'eder, Z. (eds.), *Demographic Portrait of Hungary 2018*, Budapest: Hungarian Demographic Research Institute, p. 217—235.
38. Karachurina, L. B. 2022, Urbanization and Suburbanization: Which One Determines Population Migration in Moscow Oblast? *Vestnik of Saint Petersburg University. Earth Sciences*, vol. 67, № 2, p. 360—381, <https://doi.org/10.21638/spbu07.2022.208> (in Russ.).
39. Shryock, H. S., Siegel, J. S. 1971, *The Methods and Materials of Demography*, Washington, D.C.: U. S. Government Printing Office.
40. Kley, S. 2011, Explaining the Stages of Migration within a Life-course Framework, *European Sociological Review*, vol. 27, № 4, p. 469—486, <https://doi.org/10.1093/esr/jcq020>.
41. Plane, D. A., Henrie, C. J., Perry, M. J. 2005, Migration up and down the urban hierarchy and across the life course, *Proceedings of the National Academy of Sciences*, vol. 102, № 43, p. 15313—15318, <https://doi.org/10.1073/pnas.0507312102>.
42. Fauzer, V., Lytkina, E., Fauzer, G. 2017, State preferences for the people in remote and northern territories of Russia, *Arctic and North*, № 29, p. 90—127, <https://doi.org/10.17238/issn2221-2698.2017.29.90> (in Russ.).

43. Sander, N., Bell, M. 2014, Migration and retirement in the life course: An event history approach, *Journal of Population Research*, vol. 31, № 1, p. 1—27, <https://doi.org/10.1007/s12546-013-9121-1>.

44. Karachurina, L., Ivanova, K. 2017, Migration of the Elderly Population in Russia (According to the 2010 Population Census, *Regionalnie issledovaniya [Regional Research]*, № 3, p. 51—60 (in Russ.).

45. Gabdrakhmanov, N.K., Karachurina, L.B., Mkrtychyan, N.V., Leshukov, O.V. 2022, Educational Migration of Young People and Optimization of the Network of Universities in Cities of Different Sizes, *Educational Studies*, № 2, p. 88—116, <https://doi.org/10.17323/1814-9545-2022-2-88-116> (in Russ.).

46. Mkrtychyan, N. 2015, Migration in Moscow and Moscow Region: Regional and Structural Peculiarities, *Regionalnie issledovaniya [Regional Research]*, № 3, p. 107—116 (in Russ.).

47. Choudinovskikh, O.S. 2004, On the critical state of migration accounting in Russia, *Voprosy statistiki*, № 10, p. 27—36 (in Russ.).

The authors

Dr Liliya B. Karachurina, Deputy Director, Vishnevsky Institute of Demography, HSE University, Russia.

E-mail: lkarachurina@hse.ru

<https://orcid.org/0000-0001-7760-7925>

Dr Nikita V. Mkrtychyan, Leading Research Fellow, Vishnevsky Institute of Demography, HSE University, Russia.

E-mail: nmkrtychyan@hse.ru

<https://orcid.org/0000-0001-9603-0594>



SUBMITTED FOR POSSIBLE OPEN ACCESS PUBLICATION UNDER THE TERMS AND CONDITIONS OF THE CREATIVE COMMONS ATTRIBUTION (CC BY) LICENSE ([HTTP://CREATIVECOMMONS.ORG/LICENSES/BY/4.0/](http://creativecommons.org/licenses/by/4.0/))

СРАВНИТЕЛЬНЫЙ АНАЛИЗ ТЕРРИТОРИАЛЬНОГО ОПОРНОГО КАРКАСА РАССЕЛЕНИЯ В ПРИМОРСКИХ РЕГИОНАХ (НА ПРИМЕРЕ САНКТ-ПЕТЕРБУРГСКОГО РЕГИОНА И КАЛИНИНГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ)

Н. М. Межевич¹ 
Д. И. Олифир² 

¹Институт Европы РАН,
125009, Россия, Москва, ул. Моховая, 11, стр. 3

²Ленинградский государственный университет им. А. С. Пушкина,
196605, Россия, Санкт-Петербург,
Пушкин, Петербургское шоссе, 10

Поступила в редакцию 11.11.2022 г.

Принята к публикации 27.01.2023 г.

doi: 10.5922/2079-8555-2023-2-2

© Межевич Н. М., Олифир Д. И., 2023

Логика глобализации снижала запрос на сравнительные исследования как на международном, так и на национальных (региональных) уровнях. В ряду наиболее значимых объектов изучения следует указать процессы урбанизации в староосвоенных, приморских районах, которые в европейской урбанистике доказывают определяющее влияние приморского положения на пространственное развитие и урбанизацию. Для достижения целей теории и решения практических задач необходим качественный и количественный анализ процессов урбанизации приморских районов. Целью статьи является определение степени соответствия территориальных опорных каркасов расселения Санкт-Петербургского региона и Калининградской области современным условиям развития систем расселения. Было проведено картографическое моделирование сложившихся структур расселения Санкт-Петербургского региона и Калининградской области с использованием программного обеспечения «Golden Software Surfer 20». Построены соответствующие картографические модели с изолиниями, отражающими поля пространственной структуры городских расселения. Проанализированы системы расселения с позиций транспортных коммуникаций, для чего осуществлены расчеты коэффициентов Энгеля и Гольца, результаты которых показали, что наиболее высокий уровень развития в двух рассматриваемых регионах имеет автомобильный транспорт, а наиболее низкий — внутренний водный транспорт. Авторы пришли к выводу о том, что в настоящее время территориальное развитие и процессы урбанизации ведут к углублению моноцентрической модели пространственной структуры. Экономические эффекты моноцентричности близки к исчерпанию, пределы поляризации и эффективного роста в этой модели практически достигнуты, поэтому необходим переход к полицентрической модели урбанизации за счет формирования и развития локальных центров и углубления транспортных связей между ними. Линейно-узловая модель расселения рассматривается как наиболее перспективная для двух приграничных приморских регионов России в новых экономических и политических условиях. Проведенное исследование позволило определить локальные ядра притяжения населения, которые могут составить потенциальную основу при переходе на линейно-узловую модель расселения.

Ключевые слова:

урбанизация, транспортные системы, Калининградская область, Ленинградская область, Санкт-Петербург, приморское положение, пространственная структура, территориальный опорный каркас

Для цитирования: Межевич Н. М., Олифир Д. И. Сравнительный анализ территориального опорного каркаса расселения в приморских регионах (на примере Санкт-Петербургского региона и Калининградской области) // Балтийский регион. 2023. Т. 15, № 2. С. 23–40. doi: 10.5922/2079-8555-2023-2-2.

Введение и постановка проблемы

Приморские регионы играют исключительно важную роль в развитии государства как в социально-экономическом, так и в политическом контексте. А.Г. Дружинин отмечает, что «притяжение к морю» хозяйства и населения и связанные с этим явлениям разнообразные институционально-экономические, социально-культурные, пространственно-планировочные и иные свойства и эффекты — это, собственно, главный индикатор и основополагающая характеристика «приморских зон» (то есть приморских регионов) [1, с. 28]. Автор указывает, что «в Российской Федерации непосредственный “выход к морю” имеют 23 региона (на их долю приходится 60 % территории и 24,2 % населения страны). Тем не менее лишь 17 из них выступают как “талассоцентрированные”, то есть отличаются реальным наличием отраслей морехозяйственного комплекса, выраженным “смещением” к морским акваториям важнейших селитебных и хозяйственных центров» [1, с. 29]. К таким «талассоцентрированным» регионам нашей страны, роль и значение которых в складывающихся современных геополитических условиях резко возрастает, относятся приморские регионы Балтийского моря: Санкт-Петербургский регион в составе двух субъектов РФ — г. Санкт-Петербурга и Ленинградской области — и Калининградская область, представляющая собой российский полуэксклав. Оба рассматриваемых региона характеризуются приморской системой расселения, выполняют морехозяйственные функции, имеют схожее физико-, экономико- и политико-географическое положение. Несмотря на обозначенные географические сходства и большой интерес со стороны научного сообщества к двум рассматриваемым регионам, исследований территориального опорного каркаса расселения в сравнительном анализе к настоящему времени не представлено, что и определяет актуальность данной работы.

Цель статьи — определить степень соответствия территориальных опорных каркасов расселения Санкт-Петербургского региона и Калининградской области современным условиям развития систем расселения.

Задачи:

- рассмотреть основные теоретические подходы к исследованию городов в контексте центр-периферийной концепции и определить роль приморских регионов;
- провести сравнительный пространственный анализ сложившихся элементов территориальных опорных каркасов расселения Санкт-Петербургского региона и Калининградской области;
- проанализировать системы расселения в рассматриваемых регионах с позиций транспортных коммуникаций.

Теоретические основы исследования

Современные подходы к урбанизации базируются на признании особой роли городов, и в этом вопросе экономическая теория не только не противоречит политологическим и социологическим теориями, но полностью солидарна с ними. Междисциплинарный подход предполагает обязательную географическую компоненту, масштаб влияния которой особо актуализируется в приморских зонах, активно вовлеченных в хозяйственный оборот. Это связано с тем, что город-центр контролирует основную массу взаимодействий между обладателями ресурсов с территории, существенно превышающей его собственную. Он обладает возможностью занимать доминирующее положение с позиций экономики и экономической географии [2].

Вопросы регионального развития для сложных агломераций, которые расположены в приморских или столичных регионах, имеющих дополнительные усложняющие факторы развития, рассматриваются как в работах по проблемам собственно агломераций [3—5], так и в трудах по проблематике метрополитенских ареалов, в основе которых лежат агломерации различного масштаба [6]. Интересные наблюдения по проблемам американских агломераций подтверждают значимость приморского положения [7; 8].

В течение достаточно длительного времени в зарубежной академической науке господствовала теория города как «машины роста». В основе такого понимания города лежит идея о том, что наиболее высокий уровень социально-экономического развития города может быть достигнут за счет экстенсивного расширения его экономического, демографического, пространственного потенциала [9]. В такой модели развивались советские города Ленинград и Калининград. Сила этого подхода была в увязке процесса агломерирования с глобализацией и развитием международной торговли. Эти же подходы использовал П. Кругман [10]. Однако теория новой экономической географии, которая принесла ему Нобелевскую премию, опирается на получение экономических эффектов без экстенсивного непрерывного пространственного роста.

Положения концепции новой экономической географии могут быть использованы в качестве теоретической базы данного исследования. Современные подходы в раках данной концепции опираются на тезис о существенной роли взаимодействия, эффектов соседства, о так называемых эффектах перелива (*spillover*), распространения экономического роста от города на прилегающие территории. Этот эффект наблюдается не только в крупных городах, но и на примере соседства стран и регионов. Например, периферийные регионы могут ожидать эффектов от агломерационных процессов в крупных городах благодаря участию страны в международной экономической интеграции.

Ключевые проблемы современных систем расселения в урбанизированных районах хорошо известны: «...Растущие города пожирают ландшафты, распространяясь буквально на сотни квадратных миль во всех направлениях» [11, р. 297]. Впрочем, иногда появляются естественные ограничители: «Можно ли направить растущую агломерацию, нигде не стесненную морем или горами, в каком-либо желаемом, наилучшем направлении?» [12, с. 19]. Вопрос как этого добиться, не превращая всю территорию в один сплошной город, как запустить «эффекты перелива»? Ответ, особенно важный для приморских регионов, заключается в углублении участия в мировой торговле. «Главное достижение новой экономической географии в том, что... при равном постоянном обороте фирмы находят более выгодным расположить свои производства ближе к клиентам, так как это приведет к снижению транспортных расходов без снижения эффективности производства. Такая пространственная экономия является квинтэссенцией хозрасчета. Отсюда следует, что высокие транспортные расходы в пределе имеют следствием самоизоляцию регионов (хотя внутри себя такие регионы могут иметь высокие прибыли и чувствовать себя неплохо)» [13]. Об этом же говорят и российские ученые С. Н. Растворцева и Л. Т. Снитко, отмечающие, что «агломерационные эффекты представляют собой экономию активов региона от более эффективного их распределения на основе специализации» [14, с. 46]. Иными словами, какими бы соображениями мы ни руководствовались, полностью отказаться от использования агломерационных эффектов невозможно и нецелесообразно.

Рассмотрим в этом контексте некоторые значимые элементы европейского опыта урбанизации. Прежде всего укажем на то, что процессы агломерирования в приморских регионах Европы имеют примерно одинаковый характер [15].

Приморские городские агломерации являются естественным результатом общественного развития и несут в себе возможности определенных экономических последствий. Любой город для экономиста — это механизм повышения конкурентоспособности экономики, в рамках которого создается приток ресурсов для развития всей системы расселения, возникают условия для общественного развития на новом уровне [16]. Эффективно организованная сеть городов и поселений, входящих в агломерацию, может получать экономическую прибыль, которую они не могут получить по отдельности. При этом периферия теряет экономические и демографические возможности, и альтернатив этому нет как в плановой, так и рыночной экономике.

Понятия периферии и периферийности появились в мировой экономической и экономгеографической литературе в середине XX в. Классиком концепции «центр — периферия» считается Дж. Фридман. Согласно его концепции, неравномерность экономического роста и процесс пространственной поляризации неизбежно порождают диспропорции между так называемым ядром и периферией. При этом ядро на протяжении всего жизненного цикла центр-периферийной системы стабильно доминирует над периферией, что особенно характерно в условиях зоны влияния крупных агломераций [17].

Город — символ глобального и регионального социально-политического неравенства. Главной причиной возникновения мировых городов является неравномерность в распределении ресурсов между глобальными центром и периферией [18], которая порождает неравенство как между государствами, так и между городами. Вопрос городского и межгородского неравенства рассматривается в трудах зарубежных ученых [19—24]. В нашей стране данному направлению посвящены исследования О. В. Грицай, Г. В. Иоффе и А. И. Трейвиша [25], Н. В. Зубаревич [26], О. Ю. Голубчикова и А. Г. Махровой [27], Т. Г. Нефедовой и А. И. Трейвиша [28], И. В. Манаевой [29] и др.

Применительно к России неравенство предполагает, что некоторые процессы могут здесь идти асинхронно по отношению к Западной и даже Восточной Европе, но их общий вектор совпадает. Это относится и к приморским агломерациям, лежащим в основе систем расселения, — Санкт-Петербургской и Калининградской.

Пространственная конфигурация приморских регионов ограничивается «морским фасадом», а сами регионы характеризуются повышенной экономической активностью, концентрацией городских населенных пунктов и демографическим потенциалом за счет миграционного прироста. Развитие таких городов предполагает использование объективно существующих преимуществ приморских агломераций. Эти преимущества обусловлены схожим набором причин и ведут к примерно одинаковым результатам в контексте экономических эффектов пространственно-планировочных структур, представленных территориальным опорным каркасом расселения (ТОКР) [30—32]. Под ТОКР понимается расположение, сочетание и взаимодействие входящих в него элементов — населенных пунктов (узлов) и транспортных коммуникаций (линий). При этом в составе ТОКР выделяется главный город — ядро, выполняющее политико-административные функции, концентрирующее население, различные виды хозяйственной деятельности и ресурсы, а также линейные элементы, состоящие из транспортных магистралей, прежде всего автомобильных и железнодорожных.

Как отмечал еще в 1988 г. П. М. Полян, «все отчетливее и сильнее проявляются ареало- и линейностремительные тенденции экономического и социального развития. Именно эти тенденции и знаменуют собой процессы агломерирования населения и полимагистрализации транспорта — процессы, сливающиеся друг с другом на уровне опорного каркаса расселения» [33, с. 37—38].

Приморские регионы в целом и Санкт-Петербургский регион и Калининградская область в частности являются достаточно изученными и популярными объектами научных исследований среди географов-обществоведов и представителей региональной экономической науки. Так, вопросы устойчивого развития приморских регионов рассмотрены в трудах А. Г. Дружинина [1; 34], П. Я. Бакланова [35], Н. А. Руус, Н. Е. Кубиной и Ю. Ю. Фарафоновой [36]. Типологизация, возможности и направления социально-экономического развития приморских регионов определены в статье Г. М. Федорова и В. С. Корнеевца [37].

Санкт-Петербургский регион в контексте «приморского фактора» Балтийского региона представлен в ряде исследований С. С. Лачининского с соавторами [38—40]. Влияние приморского положения на Калининградскую область рассматривается в работах Г. М. Федорова, Т. Ю. Кузнецовой и В. М. Разумовского [41], И. С. Гуменюка, Л. Г. Гуменюк и Н. С. Белова [42].

Отдельным элементам территориального опорного каркаса Санкт-Петербургского региона, и прежде всего городским агломерациям, посвящены работы В. В. Солодилова [43; 44] и Л. А. Лосина [44], М. В. Свириденко [45], С. С. Лачининского и И. С. Сорокина [46], М. Ю. Калмыкова [47] и др. Особенности расселения Калининградской области представлены в трудах И. С. Гуменюка и В. О. Юстратовой [48], а также А. В. Беловой [49].

Материалы и методы исследования

Статистическую базу исследования составили статистические сборники Федеральной службы государственной статистики (ФСГС) по г. Санкт-Петербургу и Ленинградской области (Петростат)¹ и ФСГС по Калининградской области², из которых были взяты значения показателей общей численности населения (по данным на 1 января соответствующего года) за 2005 и 2022 гг., количество городских населенных пунктов и численность населения в городских населенных пунктах (по данным на 1 января 2022 г.). Статистические данные по общей протяженности автомобильных дорог общего пользования федерального, регионального или межмуниципального и местного значения³, эксплуатационной длине железнодорожных путей общего пользования⁴ и протяженности внутренних водных путей⁵ взяты с официального сайта ФСГС.

¹ Санкт-Петербург в 2013 году. Петростат. СПб., 2014. 216 с. ; Ленинградская область' 2017. Краткий статистический сборник. Петростат. СПб., 2018. 105 с. ; Санкт-Петербург' 2021. Краткий статистический сборник. Петростат. СПб., 2022. 91 с. ; Численность постоянного населения в разрезе муниципальных образований Ленинградской области по состоянию на 1 января 2022 года, 2022, *Петростат*, URL: <https://78.rosstat.gov.ru/storage/mediabank/Числ.ЛО%20на%2001.01.2022.pdf> (дата обращения: 15.10.2022).

² Калининградская область в цифрах. 2009. Статистический сборник. Калининградстат. Калининград, 2009. 320 с. ; Калининградская область в цифрах. 2022. Краткий статистический сборник. Калининградстат. Калининград, 2022. 139 с.

³ Протяженность и характеристики автомобильных дорог общего пользования (с 2006 г.), 2022, *Росстат*, URL: https://rosstat.gov.ru/search?q=Протяженность+автомобильных+дорог+общего+пользования+по+субъектам+Российской+Федерации&date_from=&content=on&date_to=&search_by=all&sort=relevance (дата обращения: 15.10.2022).

⁴ Эксплуатационная длина и плотность железнодорожных путей общего пользования (с 2000 г.), 2022, *Росстат*, URL: https://rosstat.gov.ru/search?q=протяженность+Железнодорожных+путей+общего+пользования&date_from=&content=on&date_to=&search_by=all&sort=relevance (дата обращения: 15.10.2022).

⁵ Транспорт в России 2020, 2022, *Росстат*, URL: https://rosstat.gov.ru/search?q=протяженность+судоходных+путей&date_from=&content=on&date_to=&search_by=all&sort=relevance (дата обращения: 15.10.2022).

При проведении анализа сложившихся ТОКР в исследуемых регионах мы обращались к электронному ресурсу «Яндекс Карты». В работе использованы следующие научные методы: аналитический, статистический, геоструктурный, картографическое моделирование.

Для картографического моделирования сложившихся структур ТОКР Санкт-Петербургского региона и Калининградской области использовалось программное обеспечение Golden Software Surfer 20, при помощи которого была осуществлена оцифровка контуров исследуемых регионов и координат их городских населенных пунктов. Далее на основе ввода абсолютных статистических значений по показателю численности населения в городских населенных пунктах (по данным на 1 января 2022 г.) были построены соответствующие картографические модели с изолиниями, отражающими поля пространственной структуры городского расселения.

Основные результаты

Санкт-Петербургский регион представляет собой третий по численности населения регион РФ (после Москвы и Московской области). По данным на 1 января 2022 г. здесь проживает 7289,1 тыс. чел., а плотность населения составляет 84,8 чел./км². При этом внутри региона на г. Санкт-Петербург приходится 5377,5 тыс. чел. (73,8%), а на Ленинградскую область — 1911,6 тыс. чел. (26,2%) при плотности населения 3737,0 чел./км² и 22,6 чел./км² соответственно. Калининградская область находится на 50-м месте среди регионов РФ по показателю численности населения со значением 1027,8 тыс. чел. при плотности населения 68,1 чел./км². Внутри региона на г. Калининград приходится 498,3 тыс. чел. (48,5%) при плотности населения 2317,5 чел./км², а на остальную территорию — 529,4 тыс. чел. (51,5%) с плотностью населения 35,6 чел./км².

За последние 17 лет в двух регионах наблюдается положительная динамика численности населения. Так, в Санкт-Петербургском регионе темпы прироста в 2022 г. по отношению к 2005 г. составили 12,9%, а в Калининградской области — 9,1%.

Кроме того, рассматриваемые регионы также существенно отличаются друг от друга по количеству городских населенных пунктов. В Санкт-Петербургском регионе на площади 85 939 км² расположено 70 городских населенных пунктов (34 города и 36 пгт), а в Калининградской области на площади 15 100 км² — 23 городских населенных пункта (22 города и 1 пгт). Сложившиеся поля пространственной структуры городского расселения по абсолютному значению показателей численности городского населения в Санкт-Петербургском регионе и Калининградской области представлены на рисунках 1 и 2.

Как видно из рисунков 1 и 2, рассматриваемые регионы имеют моноцентрическую модель пространственной структуры расселения концентрического типа, сформированную вокруг своих главных административно-политических и социально-экономических центров (ядер) — Санкт-Петербурга и Калининграда, на которые ориентированы соответствующие лучи дорожно-транспортных коммуникаций. Однако, в отличие от Калининграда, Санкт-Петербург характеризуется более ярко выраженным моноцентризмом. Так, по численности населения Санкт-Петербург превосходит свой ближайший по данному показателю спутник г. Гатчину в 60 раз, а Калининград по этому же показателю превосходит свой спутник г. Советск в 13 раз.

Кроме того, в двух регионах выделяются локальные ядра, представляющие собой силы притяжения населения окружающих их пространств. В Санкт-Петербургском регионе к таковым относятся Выборгское, Гатчинское, Кингисеппское, Тосненское и Тихвинское, а в Калининградской области — Советское и Черняховское.

Подчеркнем, что данные локальные ядра имеют местное значение, связанное не только с их административным статусом (как у Гатчины и Тосно), но и с расстоянием от своих главных центров-ядер (как Выборг, Кингисепп, Тихвин, Советск, Черняховск), но все они, по сути, расположены в едином «приморском» пространстве, ориентированном на «морской фасад».

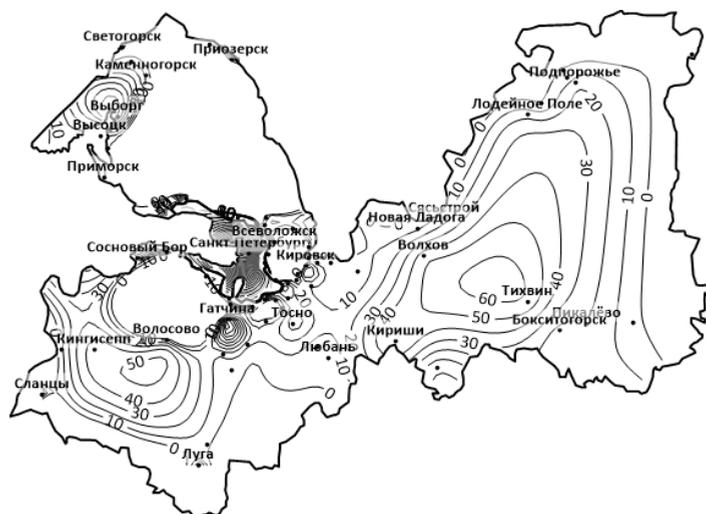


Рис. 1. Поля пространственной структуры городского расселения в Санкт-Петербургском регионе

Источник: разработано авторами на основе данных Петростата¹.



Рис. 2. Поля пространственной структуры городского расселения в Калининградской области

Источник: разработано авторами на основе данных ФСГС по Калининградской области².

¹ Санкт-Петербург' 2021. Краткий статистический сборник. Петростат. СПб., 2022. 91 с. ; Численность постоянного населения в разрезе муниципальных образований Ленинградской области по состоянию на 1 января 2022 года, 2022, *Петростат*, URL: <https://petrostat.gks.ru/storage/mediabank/%D0%A7%D0%B8%D1%81%D0%BB.%D0%9B%D0%9E%20%D0%BD%D0%B0%2001.01.2022.pdf> (дата обращения: 15.10.2022).

² Калининградская область в цифрах. 2022. Краткий статистический сборник. Калининградстат. Калининград, 2022. 139 с.

В Санкт-Петербургском регионе выделяются следующие направления планировочных осей территориального опорного каркаса, которые связываются между собой дорогами-стяжками:

- северо-западное направление с г. Выборгом;
- северное направление с г. Приозерском;
- северо-восточное направление с г. Кировском, Волховом, Лодейным Полем, Подпорожьем (железнодорожная ось);
- юго-восточное направление с г. Тихвиним;
- южное направление с г. Тосно;
- юго-западное направление с г. Гатчиной и Лугой;
- западное направление с г. Кингисеппом и Ивангородом;
- «Санкт-Петербургское Южное полукольцо» А-120 (автомобильная дорога).

Планировочные оси территориального опорного каркаса Калининградской области представлены следующими направлениями:

- Калининград — Мамоново;
- Калининград — Черняховск;
- кольцевой маршрут приморской рекреационной зоны.

В пространственных структурах Санкт-Петербургского региона и Калининградской области выделяются крупные приморские пояса — собственно приморский и приморский сухопутный. При этом сложившиеся конфигурации приморских береговых линий в двух регионах и их расселенческая структура позволяют в пределах приморского пояса выделить приморские зоны. Так, в Санкт-Петербургском регионе в пределах приморского пояса выделяются три приморские зоны:

1. Северо-западная зона, протянувшаяся от г. Светогорск на севере через г. Каменногорск до административной границы Санкт-Петербурга в районе г. Сертолово на юге продольно по центральной части Карельского перешейка. В пределах зоны расположено 6 городов (Выборг, Сертолово, Светогорск, Каменногорск, Приморск, Высоцк,) и 3 поселка городского типа (Рощино, Советский и Лесогорский), численность городского населения составляет 184,7 тыс. чел.

2. Центральная зона, образованная главным центром г. Санкт-Петербургом в его административных границах и примыкающими к нему городскими населенными пунктами Ленинградской области — 10 городами (Мурино, Всеволожск, Кудрово, Гатчина, Отрадное, Никольское, Коммунар, Тосно, Кировск, Шлиссельбург) и 16 пгт (Янино-1, Кузьмолровский, Новоселье, пос. имени Свердлова, Токсово, Виллози, Тайцы, Фёдоровское, Рахья, Красный Бор, Дубровка, Павлово, Ульяновка, Форносово, пос. имени Морозова, Большая Ижора) с общей численностью городского населения 5926,2 тыс. чел., из которых на Санкт-Петербург приходится 5377,5 тыс. чел., или 90,7 % от всего городского населения зоны. Граница представленной зоны на севере начинается в районе г. Сертолово (не включая его) и идет в направлении на юго-восток до побережья Ладожского озера через пгт Токсово, пгт Рахья, пгт имени Морозова, г. Шлиссельбург до г. Кировска, далее совпадает с автомобильной дорогой А-120 «Санкт-Петербургское Южное полукольцо», включая г. Тосно, который располагается в 13 км от нее, протянувшейся до южного побережья Финского залива (пос. Большая Ижора).

3. Юго-западная зона, восточная граница которой проходит по части автомобильной дороги А-120 «Санкт-Петербургское Южное полукольцо» от пос. Большая Ижора на севере до пересечения автодороги с Гатчинским шоссе на юге в районе пос. Войсковичи (Гатчинский район) и далее по Гатчинскому шоссе на запад через г. Волосово, затем по автодороге 41А-002 «Гатчина — Ополе» к примыкающей ав-

тодороге А-180 «Нарва» (включая г. Кингисепп) до г. Нарвы. В состав зоны входят 4 города (Сосновый Бор, Волосово, Кингисепп, Ивангород) и один пгт (Лебяжье), численность городского населения составляет 136,7 тыс. чел.

В пространственной структуре Калининградской области в пределах приморского пояса выделяются две зоны:

1. Центральная зона, образованная вокруг г. Калининграда, включающая 13 городов (Калининград, Балтийск, Приморск, Ладушкин, Мамоново, Пионерский, Светлый, Светлогорск, Багратионовск, Гвардейск, Гурьевск, Зеленоградск, Правдинск) и один пгт (Янтарный) с численностью городского населения 665,3 тыс. чел., из которых на Калининград приходится 498,3 тыс. чел., или 74,9 % от всего городского населения зоны. Граница зоны начинается на севере от г. Зеленоградска, далее в юго-восточном направлении идет через г. Гурьевск до г. Гвардейска, от которого поворачивает на юго-запад и проходит через г. Правдинск до г. Багратионовска.

2. Северная зона, с запада граничащая с центральной зоной до района г. Гвардейска (не включая его), от которого граница поворачивает сначала на восток и проходит по «Европейскому маршруту» Е-28, а затем в районе пос. Талпаки поворачивает на северо-восток и проходит по автодороге А-216 до г. Советск и Неман. В состав зоны входят 4 города (Советск, Неман, Полесск, Славск) с численностью городского населения 60,1 тыс. чел.

Таким образом, в приморском поясе Санкт-Петербургского региона выделяются три приморские зоны, в границах которых расположен 21 город и 21 пгт с общей численностью городского населения 6247,6 тыс. чел., или 93,9 % от всего городского населения региона, а в приморском поясе Калининградской области представлены две приморские зоны с 17 городами и 1 пгт с общей численностью городского населения 725,4 тыс. чел., или 90,8 % от всего городского населения региона.

Остальные территории Санкт-Петербургского региона и Калининградской области относятся к приморскому сухопутному поясу.

Далее определим уровень развития линейных элементов ТОКР — транспортных коммуникаций, для чего проведем расчеты двух наиболее распространенных коэффициентов — коэффициента Энгеля и коэффициента Гольца. Коэффициент Энгеля определяется по формуле:

$$d = \frac{L}{\sqrt{SN}}, \quad (1)$$

где L — общая протяженность эксплуатационных транспортных коммуникаций, км; S — площадь региона, км²; N — численность населения, тыс. чел.

Коэффициент Гольца рассчитывается по формуле:

$$d = \frac{L}{\sqrt{SP}}, \quad (2)$$

где P — количество населенных пунктов.

Отличие двух коэффициентов состоит в том, что Энгель учитывает общую численность населения, а Гольц — количество населенных пунктов. В связи с этим значения данных коэффициентов могут существенно различаться. Коэффициент Гольца отображает более выверенную картину уровня транспортного развития, учитывая, что порой одни и те же транспортные пути соединяют населенные пункты с различной численностью.

Значения статистических показателей и результаты расчетов коэффициентов Энгеля и Гольца для основных видов наземного транспорта (автомобильного, железнодорожного и внутреннего водного) представлены в таблице.

Статистические показатели и коэффициенты Энгеля и Гольца для автомобильного, железнодорожного и внутреннего водного транспорта в Санкт-Петербургском регионе и Калининградской области

Регион	Общая протяженность транспортной коммуникации, км		Внутренних водных путей	Площадь территории, км ²	Число городов и ПТТ	Численность населения, тыс. чел.	Коэффициент					
	Автомобильных дорог общего пользования	Железнодорожных путей общего пользования					Автомобильный транспорт					
							Энгеля	Гольца	Энгеля	Гольца	Внутренний водный транспорта	
Санкт-Петербургский регион	26 741,219	2 981,3	1 907,7	85 300	70*	7 289,1	1,07	10,94	0,12	1,22	0,08	0,78
Калининградская область	9 173,5	667,6	534	15 100	23	1 027,8	2,33	15,57	0,17	1,13	0,13	0,91

Источник: рассчитано авторами на основе данных ФСТГ¹.

Примечание: * не включая населенные пункты, входящие в состав Санкт-Петербурга как субъекта РФ.

¹ Протяженность и характеристики автомобильных дорог общего пользования (с 2006 г.), 2022, *Росстат*, URL: https://rosstat.gov.ru/search?q=Протяженность+автомобильных+дорог+общего+пользования+по+субъектам+Российской+Федерации&date_from=&content=on&date_to=&search_by=all&sort=relevance (дата обращения: 15.10.2022) ; Эксплуатационная длина и плотность железнодорожных путей общего пользования (с 2000 г.), 2022, *Росстат*, URL: https://rosstat.gov.ru/search?q=протяженность+Железнодорожных+путей+общего+пользования&date_from=&content=on&date_to=&search_by=all&sort=relevance (дата обращения: 15.10.2022) ; Транспорт в России 2020, 2022, *Росстат*, URL: https://rosstat.gov.ru/search?q=протяженность+сухопутных+путей&date_from=&content=on&date_to=&search_by=all&sort=relevance (дата обращения: 15.10.2022).

Проведенные расчеты коэффициентов Энгеля и Гольца демонстрируют, что наиболее высокий уровень значений для двух рассматриваемых регионов характерен для автомобильного транспорта, а наиболее низкие значения — для внутреннего водного транспорта. При этом по всем представленным видам транспорта, за исключением рассчитанного по Гольцу коэффициент для железнодорожного, уровень развития транспортных (линейных) элементов ТОКР в Калининградской области выше, чем в Санкт-Петербургском регионе. Так, согласно коэффициенту Энгеля, Калининградская область превосходит Санкт-Петербургский регион по уровню развития автомобильного транспорта в 2,17 раза, железнодорожного — в 1,42 раза, внутреннего водного — в 1,77 раза, а по коэффициенту Гольца уровень развития автомобильного транспорта в Калининградской области выше в 1,42 раза, внутреннего водного — в 1,16 раз. Уровень развития железнодорожного транспорта в Санкт-Петербургском регионе по коэффициенту Гольца в 1,08 раза выше, чем в Калининградской области.

Таким образом, транспортные сети Ленинградской и Калининградской областей не являются препятствием для преодоления моноцентричности, что достаточно логично для староосвоенных районов. Более того, с нашей точки зрения, транспортно-географические факторы не исключают разработку общей методики развития систем расселения Ленинградской и Калининградской области.

Выводы

Анализ систем расселения Санкт-Петербургского региона и Калининградской области позволяет сделать вывод о высокой доле их сходства, что связано как с географическими, так и с историческими причинами. Речь идет именно о высокой степени сходства, а не о тождественности как таковой. Оба рассмотренных региона имеют пространственные ограничения, которые выражены «морским фасадом», а их главные поляризованные центры — Санкт-Петербург и Калининград, характеризуются повышенной экономической активностью и демографическим потенциалом, оказывают «силовой» пространственный эффект на свои окружающие территории, способствуя формированию и развитию соответствующих планировочных структур — территориальных опорных каркасов расселения. В результате в данном исследовании в качестве теоретической базы нашли отражение две широко распространенные концепции — центр-периферийная и новой экономической географии.

Сравнительный пространственный анализ структурных элементов территориальных опорных каркасов расселения показал, что в двух регионах сложилась моноцентрическая модель концентрического типа при наиболее ярко выраженном моноцентризме Санкт-Петербурга. Кроме того, в проведенном исследовании были определены локальные ядра притяжения населения, имеющие местное значение, и направления планировочных осей территориальных опорных каркасов. В Санкт-Петербургском регионе локальными ядрами выступают Выборг, Гатчина, Кингисепп, Тосно и Тихвин, а в Калининградской области — Советск и Черняховск. В Санкт-Петербургском регионе представлено семь направлений планировочных осей, в Калининградской области — три направления.

В пространственных структурах двух регионов выделяются два крупных приморских пояса — собственно приморский и приморский сухопутный. При этом в пределах приморских поясов были определены приморские зоны — три в Санкт-Петербургском регионе (северо-западная, центральная и юго-западная) и две в Калининградской области (центральная и северная).

Для определения уровня развития линейных элементов — транспортных коммуникаций — были проведены расчеты коэффициентов Энгеля и Гольца, которые про-

демонстрировали, что для двух регионов наиболее высокий уровень развития имеет автомобильный транспорт, а наиболее низкий — внутренний водный транспорт. При этом в Калининградской области уровень развития всех видов транспортных коммуникаций выше, чем в Санкт-Петербургском регионе, за исключением железнодорожного транспорта (при расчете уровня его развития по коэффициенту Гольца).

Таким образом, общие социально-экономические условия в стране, на Балтике и в мире в целом заставляют два региона развиваться в одном направлении, корректируя некоторые тенденции предшествующих лет. В ближайшие годы «морской» вектор уже не будет играть прежнюю определяющую роль. Соответственно, территориальное планирование рассмотренных регионов должно основываться на переходе от моноцентрической модели пространственной структуры к полицентрической за счет формирования и развития локальных спутников и их линейных взаимоотношений (линейно-узловая модель). Нарастание моноцентричности по отношению к текущим значениям уже не будет давать позитивных экономических эффектов, связанных с агломерированием, но будет создавать нарастающие отрицательные последствия, связанные с моноцентризмом.

Список литературы

1. Дружинин, А. Г. 2017, *Трансграничное кластерообразование в приморских зонах Европейской части России: факторы, модели, экономические и экзистические эффекты*, Ростов-на-Дону: Изд-во Южного федерального университета, 421 с.
2. Lever, W.F. 1999, *Competitive Cities in Europe*, *Urban Studies*, vol. 36, № 5-6, p. 1029—1044, <https://doi.org/10.1080/004209899334>.
3. Singleton, A. D., Longley, P. 2015, The internal structure of Greater London: a comparison of national and regional geodemographic models, *Geo. Open Access: geography and environment*, vol. 2, № 1, p. 69—87, <https://doi.org/10.1002/geo2.7>.
4. Fang, C., Yu, D. 2017, Urban agglomeration: An evolving concept of an emerging phenomenon, *Landscape and Urban Planning*, vol. 162, p. 126—136, <https://doi.org/10.1016/j.landurbplan.2017.02.014>.
5. Klaesson, J., Johansson, B., Karlsson, Ch. 2011, Metropolitan Regions: Preconditions and Strategies for Growth and Development in the Global Economy, *CESIS Electronic Working Paper Series*, Paper № 253, August.
6. Lei, W., Jiao, L., Xu, G., Zhou, Z. 2022, Urban scaling in rapidly urbanising China, *Urban Studies*, vol. 59, № 9, p. 1889—1908, <https://doi.org/10.1177/00420980211017817>.
7. Джекобс, Дж. 2011, *Смерть и жизнь больших американских городов*, М., Новое издательство, 460 с.
8. Paulsen, K. 2012, Yet even more evidence on the spatial size of cities: Urban spatial expansion in the US, 1980—2000, *Regional Science and Urban Economics*, vol. 42, p. 561—568, <https://doi.org/10.1016/j.regsciurbeco.2012.02.002>.
9. Logan, J. R., Molotch, H. L. 1987, *Urban Fortunes: The Political Economy of Place*, Berkeley, CA: University of California Press, 383 p.
10. Krugman, P. 1999, The Role of Geography in Development, *International Regional Science Review*, vol. 22, iss. 2, p. 142—161, <https://doi.org/10.1177/016001799761012>.
11. Roseland, M., Soots, L. 2014, “Strengthening local economies” from state of the world 2007: Our urban future (2007), In: *The Sustainable Urban Development Reader, Third Edition*, p. 293—303.
12. Махрова, А., Нефедова, Т., Трейвиш, А. 2012, Московская агломерация и «Новая Москва», *Pro et Contra*, ноябрь—декабрь, с. 19—32.
13. Тисс, Ж.-Ф., 2012, Новая экономическая география и Город, URL: https://ces.hse.ru/2012/04/16/thisse_neg (дата обращения: 23.10.2022).
14. Растворцева, С. Н., Снитко, Л. Т. 2020, Региональная специализация и агломерационные эффекты в экономике России, *Экономические и социальные перемены: факты, тенденции, прогноз*, т. 13, № 3, с. 46—58, <https://doi.org/10.15838/esc.2020.3.69.4>.

15. Glaeser, E. L. 2008, *Cities, Agglomeration and Spatial Equilibrium*, Oxford: Oxford University Press, 275 p.
16. Borsdorf, A., Salet, W. 2007, Spatial reconfiguration and problems of governance in urban regions of Europe: An introduction to the Belgeo issue on advanced service sectors in European urban regions, *Belgeo*, № 1, p. 3—14, <https://doi.org/10.4000/belgeo.11604>.
17. Friedmann, J. 1966, *Regional development policy*, Boston: The MIT Press, 317 p.
18. Валлерстайн, И. 2006, *Миросистемный анализ*, М.: Издательский дом «Территория будущего», 248 с.
19. Florida, R. 2017, *The New Urban Crisis: How Our Cities Are Increasing Inequality, Deepening Segregation, and Failing the Middle Class — and What We Can Do About It*, Hachette UK: Basic Books, 336 p.
20. Storper, M. 2013, *Keys to the City: How Economics, Institutions, Social Interaction, and Politics Shape Development*, Princeton: Princeton University Press, 288 p.
21. Rodriguez-Pose, A., Storper, M. 2020, Housing, urban growth and inequalities: The limits to deregulation and upzoning in reducing economic and spatial inequality, *Urban Studies*, vol. 57, № 2, p. 223—248, <https://doi.org/10.1177/0042098019859458>.
22. Fox, S., Goodfellow, T. 2022, On the conditions of «late urbanization», *Urban Studies*, vol. 59, № 10, p. 1959—1980, <https://doi.org/10.1177/0042098021103265>.
23. Caragliu, A., Del Bo, C. F. 2022, Smart cities and urban inequality, *Regional Studies*, vol. 56, № 7, p. 1097—1112, <https://doi.org/10.1080/00343404.2021.1984421>.
24. Nugent, D., Suhail, A. 2021, Crisis, disorder and management: Smart cities and contemporary urban inequality, In: Pardo, I., Prato, G. (eds.), *Urban Inequalities. Palgrave Studies in Urban Anthropology*, Palgrave Macmillan, Cham, https://doi.org/10.1007/978-3-030-51724-3_8.
25. Грицай, О. В., Иоффе, Г. В., Трейвиш, А. И. 1991, *Центр и периферия в региональном развитии*, М.: Наука, 168 с.
26. Зубаревич, Н. В. 2019, Неравенство регионов и крупных городов России: что изменилось в 2010-е годы?, *Общественные науки и современность*, № 4, с. 57—70, <https://doi.org/10.31857/S086904990005814-7>.
27. Голубчиков, О. Ю., Махрова, А. Г. 2013, Факторы неравномерного развития российских городов, *Вестник Московского университета, Серия 5: География*, № 2, с. 54—60.
28. Нефедова, Т. Г., Трейвиш, А. И. 1998, «Сильные» и «слабые» города России, *Полюса и центры роста в региональном развитии*, М.: Институт географии РАН, с. 157—167.
29. Манаева, И. В. 2017, Особенности социально-экономического неравенства в городах России, *Экономический анализ: теория и практика*, т. 16, № 5, с. 960—970, <https://doi.org/10.24891/ea.16.5.960>.
30. Turok, I., McGranahan, G. 2013, Urbanization and Economic Growth: The Arguments and Evidence for Africa and Asia, *Environment and Urbanization*, vol. 25, № 2, p. 465—482, <https://doi.org/10.1177/0956247813490908>.
31. Guevara, K. 2016, Effects of growth agglomeration in spatially interdependent regions of Latin America, *Journal of Applied Economic Sciences*, vol. 11, № 7, p. 1350—1367.
32. Duran, H. E., Ozkan, S. 2015, Trade Openness, Urban Concentration and City-Size Growth In Turkey, *Regional Science Inquiry*, № 7, p. 35—46.
33. Полян, П. М. 1988, *Методика выделения и анализа опорного каркаса расселения*, Ч. 1, М.: АН СССР, Институт географии, 220 с.
34. Дружинин, А. Г. 2016, *Социально-экономическое развитие приморских территорий Европейской части России: факторы, тренды, модели*, Ростов-на-Дону: Изд-во Южного федерального университета, 236 с.
35. Бакланов, П. Я. 2022, Устойчивое развитие приморских регионов: географические и геополитические факторы и ограничения, *Балтийский регион*, т. 14, № 1, с. 4—16, <https://doi.org/10.5922/2079-8555-2022-1-1>.
36. Руус, Н. А., Кубина, Н. Е., Фарафонова, Ю. Ю. 2021, Возможности обеспечения устойчивого экономического развития приморских территорий региона Балтийского моря в условиях цифровой трансформации, *Балтийский регион*, т. 13, № 2, с. 7—26, <https://doi.org/10.5922/2079-8555-2021-2-1>.

37. Федоров, Г. М., Корнеевец, В. С. 2015, Социально-экономическая типологизация приморских регионов России, *Балтийский регион*, № 4, с. 121 — 134, <https://doi.org/10.5922/2074-9848-2015-4-7>.

38. Лачининский, С. С., Семенова, И. В. 2015, Позиционирование мирового приморского города Санкт-Петербурга в Балтийском регионе, *Балтийский регион*, № 3, с. 62 — 75, <https://doi.org/10.5922/2074-9848-2015-3-4>.

39. Лачининский, С. С., Семенова, И. В. 2015, *Санкт-Петербургский приморский регион: геоэкономическая трансформация территории*, СПб.: Лема, 191 с.

40. Дружинин, А. Г., Лачининский, С. С., Краснов, А. И., Сорокин, И. С. 2016, Поляризация системы расселения в приморской зоне Ленинградской области в 1989 — 2015 годах, *Известия высших учебных заведений, Северо-Кавказский регион, Серия: Естественные науки*, № 3 (191), с. 58 — 65, <https://doi.org/10.18522/0321-3005-2016-3-58-65>.

41. Fedorov, G. M., Kuznetsova, T. Y., Razumovskii, V. M. 2017, How the proximity of the sea affects development of economy and the settlement pattern in Kaliningrad oblast, *Regional Research of Russia*, vol. 7, № 4, p. 352 — 362, <https://doi.org/10.1134/S2079970517040025>.

42. Гуменюк, И. С., Гуменюк, Л. Г., Белов, Н. С. 2019, «Приморский фактор» в программах пространственного развития муниципальных образований Калининградской области, *Вестник Балтийского федерального университета им. И. Канта, Серия: Естественные и медицинские науки*, № 2, с. 5 — 22.

43. Солодилов, В. В. 2021, Секторальные особенности территориального развития Петербургской городской агломерации, *Экономика Северо-Запада: проблемы и перспективы развития*, № 2 (65), с. 101 — 112, <https://doi.org/10.52897/2411-4588-2021-2-101-112>.

44. Лосин, Л. А., Солодилов, В. В. 2020, Стратегическое транспортное планирование развития Санкт-Петербургской городской агломерации, *Экономика Северо-Запада: проблемы и перспективы развития*, № 1 (60), с. 84 — 93.

45. Свириденко, М. В. 2021, Перспективные подцентры развития Санкт-Петербургской агломерации: тенденции и возможности пространственной трансформации, *Экономика и управление*, т. 27, № 2, с. 74 — 83, <https://doi.org/10.35854/1998-1627-2021-2-74-83>.

46. Лачининский, С. С., Сорокин, И. С. 2021, Пространственная структура и особенности развития поселений Санкт-Петербургской агломерации, *Балтийский регион*, т. 13, № 1, с. 48 — 69, <https://doi.org/10.5922/2079-8555-2021-1-3>.

47. Калмыков, М. Ю. 2021, Обоснование целесообразности внутригородского железнодорожного сообщения на примере Санкт-Петербургской агломерации, *Экономика Северо-Запада: проблемы и перспективы развития*, № 2 (65), с. 78 — 85, <https://doi.org/10.52897/2411-4588-2021-2-78-85>.

48. Гуменюк, И. С., Юстратова, В. О. 2021, Трансформация системы расселения в Калининградской области, *Вестник Балтийского федерального университета им. И. Канта, Серия: Естественные и медицинские науки*, № 3, с. 31 — 41.

49. Белова, А. В. 2018, Полусредние города Калининградской области и их потенциал поля расселения, *Псковский регионологический журнал*, № 3 (35), с. 26 — 34.

Об авторах

Николай Маратович Межевич, доктор экономических наук, профессор, главный научный сотрудник, Институт Европы Российской академии наук, Россия.

E-mail: mezl3@mail.ru

<https://orcid.org/0000-0003-3513-2962>

Денис Игоревич Олифир, кандидат географических наук, доцент, Ленинградский государственный университет им. А. С. Пушкина, Россия.

E-mail: denis-olifir@yandex.ru

<https://orcid.org/0000-0002-0784-7699>



COMPARATIVE ANALYSIS OF THE TERRITORIAL SUPPORT FRAME OF SETTLEMENT IN COASTAL AREAS: THE CASE OF ST. PETERSBURG AND KALININGRAD REGIONS

N. M. Mezhevich¹ 

D. I. Olifir² 

¹Institute of Europe Russian Academy of Science,
11/3 Mokhovaya St., Moscow, 125009, Russia

²Pushkin Leningrad State University,
10 Petersburgskoe shosse Pushkin, St. Petersburg, 196605, Russia

Received 11 November 2022

Accepted 27 January 2023

doi: 10.5922/2079-8555-2023-2-2

© Mezhevich, N. M., Olifir, D. I., 2023

As a scientific method, comparative studies respond to the needs of society. However, the logic of globalisation has reduced the demand for comparative analysis in international and national (regional) studies. Nevertheless, old, settled coastal areas - which European urban science considers as evidence of the decisive effect of coastal position on spatial development and urbanisation — remain valid research objects. Achieving corresponding theoretical and practical goals requires qualitative and quantitative analysis of urbanisation in coastal areas. This article aims to determine whether the territorial support frameworks of settlement in the St. Petersburg and Kaliningrad regions meet the modern conditions of settlement system development. A cartographic modelling of the settlement structures of the two Russian regions was carried out using Golden Software Surfer 20. The models obtained were supplemented with isolines reflecting the fields of the spatial structure of urban settlement. The settlement systems were analysed from the standpoint of transport communications, using the Engel and Goltz coefficients. The coefficient values show that road transport is the most developed in the study regions, while river transport is the least developed. It is concluded that spatial development is leading to urbanisation and reinforcing the monocentric model of spatial structure. However, the economic effects of monocentricity are almost exhausted, and the limits of polarisation and effective growth attainable with the model are nearly reached. This calls for a transition to a polycentric urbanisation model through developing local centres and enhancing transport connectivity between them. It seems that, in the new economic and political conditions, Russia's two coastal border regions will benefit the most from the linear-nodal settlement. The study identified the local cores that can lay the foundation for the transition to the new settlement model.

Keywords:

urbanisation, transport systems, Kaliningrad region, Leningrad region, St. Petersburg, coastal position, spatial structure, territorial support frame

References

1. Druzhinin, A. G. 2017, *Transgranichnoe klasteroobrazovanie v primorskih zonah Evropejskoj chasti Rossii: faktory, modeli, jekonomicheskie i jekisticheskie jeffekty* [Cross-border cluster formation in the coastal zones of the European part of Russia: factors, models, economic and environmental effects], Rostov-on-Don: Publishing House of the Southern Federal University, 421 p. (in Russ.).

2. Lever, W.F. 1999, Competitive Cities in Europe, *Urban Studies*, vol. 36, № 5-6, p. 1029–1044, <https://doi.org/10.1080/004209899334>.

To cite this article: Mezhevich, N. M., Olifir, D. I. 2023, Comparative analysis of the territorial support frame of settlement in coastal areas: the case of St. Petersburg and Kaliningrad regions, *Baltic region*, Vol. 15, № 2, p. 23–40. doi: 10.5922/2079-8555-2023-2-2.

3. Singleton, A. D., Longley, P. 2015, The internal structure of Greater London: a comparison of national and regional geodemographic models, *Geo. Open Access: geography and environment*, vol. 2, № 1, p. 69—87, <https://doi.org/10.1002/geo2.7>.
4. Fang, C., Yu, D. 2017, Urban agglomeration: An evolving concept of an emerging phenomenon, *Landscape and Urban Planning*, vol. 162, p. 126—136, <https://doi.org/10.1016/j.landurbplan.2017.02.014>.
5. Klaesson, J., Johansson, B., Karlsson, Ch. 2011, Metropolitan Regions: Preconditions and Strategies for Growth and Development in the Global Economy, *CESIS Electronic Working Paper Series*, Paper № 253, August.
6. Lei, W., Jiao, L., Xu, G., Zhou, Z. 2022, Urban scaling in rapidly urbanising China, *Urban Studies*, vol. 59, № 9, p. 1889—1908, <https://doi.org/10.1177/00420980211017817>.
7. Jacobs, J. 2011, *Smert' i zhizn' bol'shikh amerikanskih gorodov* [Death and Life of Big American Cities], Moscow: New Publishing House, 460 p.
8. Paulsen, K. 2012, Yet even more evidence on the spatial size of cities: Urban spatial expansion in the US, 1980—2000, *Regional Science and Urban Economics*, vol. 42, p. 561—568, <https://doi.org/10.1016/j.regsciurbeco.2012.02.002>.
9. Logan, J. R., Molotch, H. L. 1987, *Urban Fortunes: The Political Economy of Place*, Berkeley, CA: University of California Press, 383 p.
10. Krugman, P. 1999, The Role of Geography in Development, *International Regional Science Review*, vol. 22, iss. 2, p. 142—161, <https://doi.org/10.1177/016001799761012>.
11. Roseland, M., Soots, L. 2014, “Strengthening local economies” from state of the world 2007: Our urban future (2007), In: *The Sustainable Urban Development Reader, Third Edition*, p. 293—303.
12. Makhrova, A., Nefedova, T., Treyvish, A. 2012, Moskovskaja aglomeracija i «Novaja Moskva» [Moscow agglomeration and «New Moscow»], *Pro et Contra*, November—December, p. 19—32 (in Russ.).
13. Thisse, J.-F. 2012, Novaja jekonomicheskaja geografija i Gorod [New economic geography and city], *Center for Market Studies and Spatial Economics*, URL: https://ces.hse.ru/2012/04/16/thisse_neg (accessed 23.10.2022).
14. Rastvortseva, S. N., Snitko, L. T. 2020, Regional specialization and agglomeration effects in the Russian economy, *Economic and social changes: facts, trends, forecast*, vol. 13, № 3, p. 46—58, <https://doi.org/10.15838/esc.2020.3.69.4> (in Russ.).
15. Glaeser, E. L. 2008, *Cities, Agglomeration and Spatial Equilibrium*, Oxford: Oxford University Press, 275 p.
16. Borsdorf, A., Salet, W. 2007, Spatial reconfiguration and problems of governance in urban regions of Europe: An introduction to the Belgeo issue on advanced service sectors in European urban regions, *Belgeo*, № 1, p. 3—14, <https://doi.org/10.4000/belgeo.11604>.
17. Friedmann, J. 1966, *Regional development policy*, Boston: The MIT Press, 317 p.
18. Wallerstein, I. 2006, *Mirosistemnyj analiz* [World-system analysis], Moscow: Publishing House «Territory of the Future», 248 p. (in Russ.).
19. Florida, R. 2017, *The New Urban Crisis: How Our Cities Are Increasing Inequality, Deepening Segregation, and Failing the Middle Class — and What We Can Do About It*, Hachette UK: Basic Books, 336 p.
20. Storper, M. 2013, *Keys to the City: How Economics, Institutions, Social Interaction, and Politics Shape Development*, Princeton: Princeton University Press, 288 p.
21. Rodriguez-Pose, A., Storper, M. 2020, Housing, urban growth and inequalities: The limits to deregulation and upzoning in reducing economic and spatial inequality, *Urban Studies*, vol. 57, № 2, p. 223—248, <https://doi.org/10.1177/0042098019859458>.
22. Fox, S., Goodfellow, T. 2022, On the conditions of «late urbanization», *Urban Studies*, vol. 59, № 10, p. 1959—1980, <https://doi.org/10.1177/0042098021103265>.
23. Caragliu, A., Del Bo, C. F. 2022, Smart cities and urban inequality, *Regional Studies*, vol. 56, № 7, p. 1097—1112, <https://doi.org/10.1080/00343404.2021.1984421>.
24. Nugent, D., Suhail, A. 2021, Crisis, disorder and management: Smart cities and contemporary urban inequality, In: Pardo, I., Prato, G. (eds.), *Urban Inequalities. Palgrave Studies in Urban Anthropology*, Palgrave Macmillan, Cham, https://doi.org/10.1007/978-3-030-51724-3_8.

25. Gritsai, O. V., Ioffe, G. V., Treivish, A. I. 1991, *Centr i periferija v regional'nom razvittii* [Center and periphery in regional development], Moscow: Nauka, 168 p. (in Russ.).
26. Zubarevich, N. 2019, Inequality of regions and large cities of Russia: what was changed in the 2010s?, *Obshchestvennyye nauki i sovremennost*, № 4, p. 57–70, <https://doi.org/10.31857/S086904990005814-7> (in Russ.).
27. Golubchikov, O. Y., Makhrova, A. G. 2013, Factors of unequal development of Russian cities, *Vestnik Moskovskogo Universiteta, Seriya Geografiya*, № 2, p. 54–60 (in Russ.).
28. Nefedova, T. G., Treyvish, A. I. 1998, «Sil'nye» i «slabye» goroda Rossii [«Strong» and «weak» cities of Russia], *Poles and growth centers in regional development*, Moscow: Institute of Geography of the Russian Academy of Sciences, p. 157–167 (in Russ.).
29. Manaeva, I. V. 2017, Specifics of socio-economic inequality in Russian cities, *Economic Analysis: Theory and Practice*, vol. 16, № 5, p. 960–970, <https://doi.org/10.24891/ea.16.5.960> (in Russ.).
30. Turok, I., McGranahan, G. 2013, Urbanization and Economic Growth: The Arguments and Evidence for Africa and Asia, *Environment and Urbanization*, vol. 25, № 2, p. 465–482, <https://doi.org/10.1177/0956247813490908>.
31. Guevara, K. 2016, Effects of growth agglomeration in spatially interdependent regions of Latin America, *Journal of Applied Economic Sciences*, vol. 11, № 7, p. 1350–1367.
32. Duran, H. E., Ozkan, S. 2015, Trade Openness, Urban Concentration and City-Size Growth In Turkey, *Regional Science Inquiry*, № 7, p. 35–46.
33. Polyan, P. M. 1988, *Metodika vydelenija i analiza opornogo karkasa rasselenija* [Methods for isolating and analyzing the supporting frame of settlement], Part 1, Moscow: Academy of Sciences of the USSR, Institute of Geography, 220 p. (in Russ.).
34. Druzhinin, A. G. 2016, *Social'no-jekonomicheskoe razvitie primorskih territorij Evropejskoj chasti Rossii: faktory, trendy, modeli* [Socio-economic development of the coastal territories of the European part of Russia: factors, trends, models], Rostov-on-Don: Publishing House of the Southern Federal University, 236 p. (in Russ.).
35. Baklanov, P. Ya. 2022, Sustainable development of coastal regions: geographical and geopolitical factors and limitations, *Baltic region*, vol. 14, № 1, p. 4–16, <https://doi.org/10.5922/2079-8555-2022-1-1>.
36. Roos, G., Kubina, N. Ye., Farafonova, Yu. Yu. 2021, Opportunities for sustainable economic development of the coastal territories of the Baltic sea region in the context of digital transformation, *Baltic region*, vol. 13, № 2, p. 7–26, <https://doi.org/10.5922/2079-8555-2021-2-1>.
37. Fedorov, G. M., Korneevets, V. S. 2015, Socioeconomic typology of Russia's coastal regions, *Baltic region*, № 4, p. 121–134, <https://doi.org/10.5922/2074-9848-2015-4-7>.
38. Lachininsky, S. S., Semenova, I. V. 2015, Saint Petersburg as a global coastal city: positioning in the Baltic region, *Baltic region*, № 3, p. 62–75, <https://doi.org/10.5922/2074-9848-2015-3-4>.
39. Lachininsky, S. S., Semenova, I. V. 2015, *Sankt-Peterburgskij primorskij region: geojekonomicheskaja transformacija territorii* [St. Petersburg Primorsky Region: Geoeconomic Transformation of the Territory], St. Petersburg: Lema, 191 p. (in Russ.).
40. Druzhinin, A. G., Lachininskii, S. S., Krasnov, A. I., Sorokin, I. S. 2016, The polarization of system moving in the coastal zone of the Leningrad region in 1989–2015, *Bulletin of Higher Education Institutes North Caucasus region. Natural sciences*, № 3 (191), p. 58–65, <https://doi.org/10.18522/0321-3005-2016-3-58-65> (in Russ.).
41. Fedorov, G. M., Kuznetsova, T. Y., Razumovskii, V. M. 2017, How the proximity of the sea affects development of economy and the settlement pattern in Kaliningrad oblast, *Regional Research of Russia*, vol. 7, № 4, p. 352–362, <https://doi.org/10.1134/S2079970517040025>.
42. Gumenyuk, I. S., Gumenyuk, L. G., Belov, N. S. 2019, «Primorsky factor» in the programs of spatial development of municipalities of the Kaliningrad region, *Bulletin of the Baltic Federal University I. Kant, Series: Natural and Medical Sciences*, № 2, p. 5–22 (in Russ.).
43. Solodilov, V. V. 2021, Sectoral special features of territorial development of Petersburg city agglomeration, *Economy of the North-West: problems and development prospects*, № 2 (65), p. 101–112, <https://doi.org/10.52897/2411-4588-2021-2-101-112> (in Russ.).
34. Losin, L. A., Solodilov, V. V. 2020, Strategic transport planning for the development of the St. Petersburg urban agglomeration, *Economy of the North-West: problems and development prospects*, № 1 (60), p. 84–93 (in Russ.).

45. Sviridenko, M. V. 2021, Promising sub-centers for the development of the St. Petersburg agglomeration: trends and opportunities for spatial transformation, *Economics and Management*, vol. 27, № 2, p. 74—83 (in Russ.).

46. Lachininsky, S. S., Sorokin, I. S. 2021, Spatial structure and features of the development of settlements in the St. Petersburg agglomeration, *Baltic region*, vol. 13, № 1, p. 48—69, <https://doi.org/10.5922/2079-8555-2021-1-3>.

47. Kalmykov, M. Yu. 2021, Substantiation of the feasibility of intracity rail communication on the example of the St. Petersburg agglomeration, *Economics of the North-West: problems and development prospects*, № 2 (65), p. 78—85, <https://doi.org/10.52897/2411-4588-2021-2-78-85> (in Russ.).

48. Gumenyuk, I. S., Yustratova, V. O. 2021, Transformation of the settlement system in the Kaliningrad region, *Bulletin of the Baltic Federal University I. Kant, Series: Natural and Medical Sciences*, № 3, p. 31—41 (in Russ.).

49. Belova, A. V. 2018, Semi-medium cities of the Kaliningrad region and their potential for the settlement field, *Pskov Regional Journal*, № 3 (35), p. 26—34 (in Russ.).

The authors

Prof Nikolay M. Mezhevich, Chief Researcher, Institute of Europe Russian Academy of Science, Russia.

E-mail: mez13@mail.ru

<https://orcid.org/0000-0003-3513-2962>

Dr Denis I. Olifir, Pushkin Leningrad State University, Russia.

E-mail: denis-olifir@yandex.ru

<https://orcid.org/0000-0002-0784-7699>



SUBMITTED FOR POSSIBLE OPEN ACCESS PUBLICATION UNDER THE TERMS AND CONDITIONS OF THE CREATIVE COMMONS ATTRIBUTION (CC BY) LICENSE ([HTTP://CREATIVECOMMONS.ORG/LICENSES/BY/4.0/](http://creativecommons.org/licenses/by/4.0/))

ДИНАМИКА ЧИСЛЕННОСТИ НАСЕЛЕНИЯ И ТРАНСФОРМАЦИЯ СИСТЕМЫ РАССЕЛЕНИЯ ПОЛЬШИ (К ИТОГАМ ПЕРЕПИСИ 2021 ГОДА)

В. Л. Мартынов 
И. Е. Сазонова 

Российский государственный
педагогический университет им. А. И. Герцена,
191186, Россия, Санкт-Петербург, наб. реки Мойки, 48

Поступила в редакцию 06.03.2023 г.
Принята к публикации 15.04.2023 г.
doi: 10.5922/2079-8555-2023-2-3
© Мартынов В. Л., Сазонова И. Е., 2023

Цель статьи составляет анализ геодемографических изменений в современной Польше, опирающийся главным образом на материалы Национальной переписи населения и жилищ, проведенной в 2021 г. В ходе исследования использовались традиционные для социально-экономической географии методы, включая метод районирования. Численность населения Польши за межпереписной период (2011–2021 гг.) снизилась, но численность городского населения снижалась быстрее, чем сельского. Наиболее благополучными в геодемографическом отношении являются крупные районы и воеводства, «организующей осью» которых выступает Висла, — Мазовецкое, Малопольское, Поморское. Относительно благополучная демографическая ситуация наблюдается также в Великопольском воеводстве, в пределах которого сходятся основные сухопутные магистрали Польши. Районы и воеводства со сложной геодемографической ситуацией делятся на две группы: депрессивные и отсталые. К первой группе относятся старопромышленные воеводства Южной и Центральной Польши, к отсталым — главным образом воеводства Восточной Польши. Снижение численности населения в Восточной Польше приобретает повсеместный характер, по итогам переписи 2021 г. более или менее благополучными в демографическом отношении являются лишь главные города этих воеводств и примыкающие к ним территории. Столь неблагоприятное развитие событий во многом объясняется тем, что нынешнее правительство Польши сознательно сворачивает любое, в том числе приграничное, взаимодействие с Россией и Беларуссией, но для самой Польши это создает больше проблем, чем для ее восточных соседей. При сохранении существующих тенденций восточные воеводства — главная опора находящихся у власти правых консерваторов — могут очень быстро не только терять население, но и снижать уровень социально-экономического развития.

Ключевые слова:

Польша, перепись, численность населения, система расселения, воеводства

Введение

Второе и начало третьего десятилетия XXI в. существенным образом изменили структуру населения зарубежной Европы. В целом для европейских стран было свойственно сочетание механического прироста с естественной убылью. Механи-

Для цитирования: Мартынов В. Л., Сазонова И. Е. Динамика численности населения и трансформация системы расселения Польши (к итогам переписи 2021 года) // Балтийский регион. 2023. Т. 15, № 2. С. 41–61. doi: 10.5922/2079-8555-2023-2-3.

ческий прирост обеспечивался за счет как легальной, так и нелегальной миграции из азиатских и африканских стран, а естественная убыль для большинства европейских стран находилась во взаимной обусловленности со «старением» населения.

Однако эти общие для зарубежной Европы особенности геодемографической трансформации значительно отличались по крупным ее частям — Северной, Западной, Южной, Восточной Европе, а также по государствам и регионам этих государств. Большой интерес представляют геодемографические изменения в постсоциалистических странах Восточной Европы. За тридцать лет, прошедших со времени краха СССР и руководимого им «социалистического лагеря», пути бывших «государств реального социализма» разошлись очень сильно. Однако многие процессы, которые мы наблюдали и наблюдаем сейчас в бывших социалистических странах, проявляют свое действие и в государствах, образовавшихся на месте Советского Союза, включая Россию.

Повышенное внимание следует уделить демографическим процессам, происходящим в Польше, самом крупном по площади и численности населения постсоциалистическом государстве Восточной Европы, имеющем к тому же протяженную границу с постсоветскими странами — Россией, Литвой, Белоруссией и Украиной. При этом трудно не заметить определенное сходство в политической трансформации Республики Польша и Российской Федерации. Польша с приходом к власти партии ПиС (PiS — «Prawo i Sprawiedliwość», наиболее распространенный русский перевод — «Право и справедливость») основывает свою внешнюю и внутреннюю политику на традиционных для польского общества ценностях в том виде, в каком руководство ПиС эти ценности понимает. Во внешней политике ПиС исходит из того, что Польша окружена врагами и недругами, главным из которых числится Россия. Основу российской внешней политики составляет представление о том, что Российская Федерация находится в неприятельском окружении, а в качестве главного противника рассматривается блок НАТО, членом которого является Польша.

Во внутренней политике нынешних властей Польши и России сходство еще более заметно. Если говорить только о демографической политике, или «политической демографии» [1], то в нынешней Польше во главу угла ставятся «семейные ценности», в значительной мере опирающиеся на религиозные основы [2]. Сходная позиция характерна и для России. Как в Польше, так и в России в качестве основного пути решения демографических проблем рассматривается материальное поощрение рождаемости. В Польше оно обеспечивается программой «500+» [3], в России — программой материнского (семейного) капитала. Однако в Польше стимулирование рождаемости имеет в том числе репрессивную составляющую, заключающуюся в ограничении аборт под страхом наказания участвующего в них медицинского персонала¹, чего в России пока нет.

Демографические процессы, происходящие в России и Польше, также сходны. Для обеих стран характерно сокращение численности населения, главным образом вследствие его естественной убыли. Правда, на протяжении нескольких лет после вступления в Евросоюз Польша переживала период роста рождаемости, который определяют как «евро-бебибум» [4], но это время быстро прошло. Кроме того, для Польши вследствие ее членства в Евросоюзе характерен высокий уровень трудовой эмиграции [5].

Национальная всеобщая перепись населения и жилищ (Narodowy Spis Powszechny Ludności i Mieszkań, далее — NSP 2021) прошла в Польше в 2021 г. и про-

¹ Projekt Godek trafi do Sejmu. Zbiórka podpisów zakończona, 2022, *Rzeczpospolita*, URL: https://www.rp.pl/polityka/art37654631-projekt-godek-trafi-do-sejmu-zbiorka-podpisow-zakonczona?fbclid=IwAR1pT9eN3gi8OtozKn6QrX_YL5UJQjX0ZdtZx2uGccLt2BTEQTWDDvQp5Ow (дата обращения: 14.02.2023).

должалась с 1 апреля по 30 сентября. В отличие от России, в Польше участие в переписи является обязательным, а ее жители обязаны давать на вопросы переписи точные, исчерпывающие и соответствующие действительности ответы. Сообщение неверных данных может повлечь наказание в виде штрафа или тюремного заключения сроком до двух лет, отказ от сообщения требуемых для переписи данных карается штрафом, штраф полагается также за несоблюдение сроков сообщения этих данных (п. 1 ст. 28, а также ст. 56—58 Закона об общественной статистике)¹. Сбор данных в ходе NSP 2021 осуществлялся онлайн, с помощью телефонных опросов по специальной линии (звонок со стороны опрашиваемого), телефонных опросов со стороны переписчиков (пол. *rachmistrzów spisowuch*), а также при обходе переписчиками своих участков. Исходя из этого можно предположить, что данные NSP 2021 являются полными и достоверными, позволяющими объективно оценить геодемографические процессы, происходящие в современной Польше.

Главное статистическое управление Польши (*Główny Urząd Statystyczny*, далее — GUS) публиковало предварительные данные, собранные в ходе переписи, с февраля по декабрь 2022 г. Последний на время написания данной статьи (начало 2023 г.) сборник и одновременно первый, отражающий окончательные сведения, собранные в ходе переписи 2021 г., «*Ludność rezydująca — informacja o wynikach Narodowego Spisu Powszechnego Ludności i Mieszkań 2021*» («Постоянное население — информация об итогах Национальной переписи населения и жилищ 2021») вышел 21 декабря 2022 г.²

Цель статьи — представить анализ геодемографических изменений в современной Польше, опирающийся главным образом на материалы Национальной переписи населения и жилищ, проведенной в 2021 г.

Материалы и методы

Основным методом, применяемым в ходе работы над статьей, является статистический. Главным источником статистических данных стали сборники по итогам NSP 2021, опубликованные GUS в течение 2022 г. Применялись также описательный метод, метод классификации и метод районирования. Использование указанных методов традиционно для экономико-географических исследований.

Результаты

Ключевой итог любой переписи населения — выявление основных тенденций изменения численности населения. В целом для Польши межпереписной период 2011—2021 гг. характеризовался сокращением численности населения. Численность наличного населения Польши на 31 марта 2021 г. составляла 37 019 327 чел., или 97,2% от численности наличного населения 2011 г. (38 044 565 чел.)³, что несколько расходится с данными текущего учета, отраженными в материалах Евростата (рис. 1).

¹ Ustawa z dnia 29 czerwca 1995 r. o statystyce publicznej. Poz. 459, 2022, *Dziennik Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej*. Warszawa, URL: <https://sip.lex.pl/akty-prawne/dzu-dziennik-ustaw/statystyka-publiczna-16796947> (дата обращения: 14.02.2023).

² *Ludność rezydująca — informacja o wynikach Narodowego Spisu Powszechnego Ludności i Mieszkań, 2022*, Warszawa: *Główny Urząd Statystyczny*, URL: <https://stat.gov.pl/obszary-tematyczne/ludnosc/ludnosc/ludnosc-rezydujaca-dane-nsp-2021,44,1.html> (дата обращения: 14.02.2023).

³ *Ibid.*

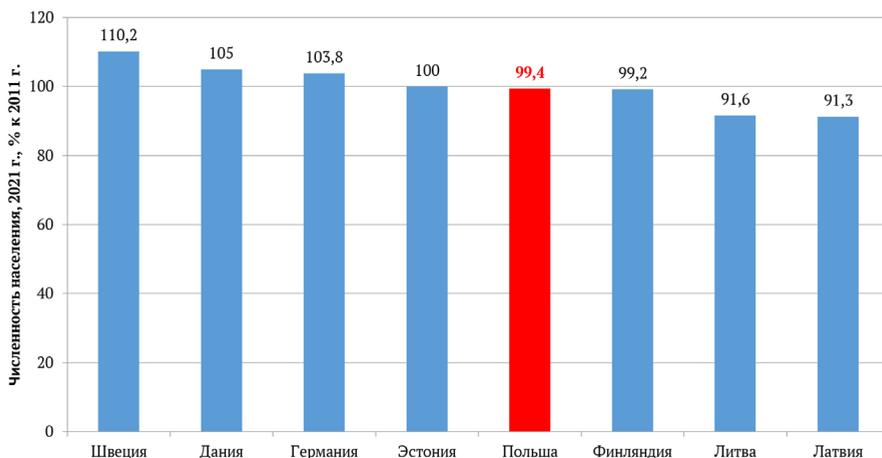


Рис. 1. Динамика численности населения стран ЕС, расположенных в Балтийском макрорегионе, 2021 г., % к 2011 г.

Составлено на основе данных: Population change — Demographic balance and crude rates at national level, 2022, *Eurostat*, URL: https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/demo_gind/default/table?lang=en (дата обращения: 14.02.2022).

Численность мужчин (17,9 млн чел. в 2021 г., 18,4 млн чел. в 2011 г.) и женщин (19,1 млн чел. в 2021 г., 19,6 млн чел. в 2011 г.) сократилась почти одинаково, на 0,5 млн чел. («почти» вследствие округления счета). Исходя из этого можно утверждать, что основной причиной снижения численности населения Польши за 2011—2021 гг. была естественная убыль (табл. 1).

Таблица 1

Изменение показателей динамики численности населения Польши за 2011—2021 гг., количество человек в расчете на 1000 жителей

Год	Миграционный прирост	Рождаемость	Смертность	Естественный прирост	Общий прирост
2011	-0,3	10,2	9,9	-0,3	0
2021	0,1	8,8	13,8	-5	-4,9

Составлено на основе данных: Population change — Demographic balance and crude rates at national level, 2022, *Eurostat*, URL: https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/demo_gind/default/table?lang=en (дата обращения: 14.02.2022).

Если бы ведущую роль в снижении численности населения играл механический отток, то численность представителей одного пола сокращалась бы быстрее, чем другого. В процессы вовлекаются в первую очередь мужчины, но сейчас трудно сказать, какой труд, мужской или женский, более востребован за пределами Польши в пост-индустриальных странах «Единой Европы». Те же выводы применимы и к трудовой миграции в Польшу, главным направлением которой является восточное, преимущественно Украина, в основном Западная [6] (табл. 2).

Таблица 2

**Компоненты динамики численности населения стран ЕС,
расположенных в Балтийском макрорегионе, в расчете на 1000 жителей**

Страна	Миграционный прирост	Рождаемость	Смертность	Естественный прирост	Общий прирост
2021					
Германия	3,6	9,6	12,3	-2,7	1
Польша	0,1	8,8	13,8	-5	-4,9
Швеция	4,9	11	8,8	2,2	7
Дания	4,6	10,8	9,8	1	5,7
Финляндия	4,1	9	10,4	-1,4	2,6
Литва	12,4	8,3	17	-8,7	3,7
Латвия	-0,2	9,2	18,4	-9,2	-9,3
Эстония	5,3	10	14	-4	1,3
2011					
Германия	3,7	8,3	10,6	-2,3	1,3
Польша	-0,3	10,2	9,9	-0,3	0
Швеция	4,8	11,8	9,5	2,3	7,1
Дания	2,4	10,6	9,4	1,2	3,6
Финляндия	3,1	11,1	9,4	1,7	4,8
Литва	-12,6	10	13,6	-3,6	-16,2
Латвия	-9,7	9,1	13,9	4,8	-14,5
Эстония	-2,9	11,1	11,5	-0,4	-3,3

Составлено на основе данных: Population change — Demographic balance and crude rates at national level, 2022, *Eurostat*, URL: https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/demo_gind/default/table?lang=en (дата обращения: 14.02.2022).

Соотношение городского и сельского населения в 2011—2021 гг. менялось, хотя и незначительно, в пользу сельского. Если в 2011 г. численность городского населения составляла 23,1 млн чел., а его доля в населении Польши была равна 60,8%, то в 2021 г. численность горожан составила 22,2 млн чел., а их доля в населении страны снизилась до 59,9%. Численность сельского населения в 2011 г. составляла 14,9 млн чел., или 39,2% от населения страны, а в 2021 г. — 14,8 млн чел., или 40,1% населения страны. Таким образом, при общем снижении численности населения Польши за 2011—2021 гг. примерно на 1 млн чел. численность городского населения страны сократилась приблизительно на 900 тыс., а сельского — на 100 тыс. чел.

Рурализация в условиях европейской страны представляет собой настолько необычный процесс, что однозначно определить его причины и последствия видится весьма затруднительным, хотя сокращение численности городского населения прослеживается в Польше по крайней мере с конца XX в. [7]. На протяжении сотен лет для всех европейских государств была характерна урбанизация, хотя по уровню урбанизированности и темпам урбанизации Польша уступала многим из них, оставаясь в значительной мере крестьянской страной [8]. В Польше, как и в России, значительная часть городского населения — горожане в первом или во втором поколении, для которых городской образ жизни не всегда понятен и привычен.

В условиях Польши сложности формирования городского образа жизни связаны еще и с особенностями формирования территории этого государства в ходе и после Второй мировой войны, когда значительная часть территории Второй Речи Посполитой (межвоенной Польши) была утрачена, но взамен этого получены новые земли на севере и западе (так называемые Возвращенные земли, пол. *Ziemia Odzyskane*), куда была перемещена значительная часть населения как из центральных районов государства, сильно разрушенных войной, так и с бывших восточных окраин Второй

Речи Посполитой, отошедших к СССР (в состав УССР и БССР). Это перемещенное население расселялось в первую очередь в городах. Как утверждает А. А. Жиров, «включение в состав польского государства Западных земель, урбанизированных в высокой степени, значительно увеличило общий уровень урбанизации в стране. Крестьянам, которые составляли большинство мигрантов, приходилось адаптироваться к новым городским условиям» [9, с. 85]. Восстановление сельской местности на севере и западе современной Польши шло по пути создания крупных сельскохозяйственных предприятий, занимающих обширные земельные массивы [10] и в значительной степени опирающихся на оставленные немецким населением городские поселения. Те, кто работал и продолжает работать на этих предприятиях, были и остаются скорее сельскохозяйственными рабочими, чем крестьянами как таковыми, преобладающими на востоке Польши. Составной частью рурализации в Польше являются процессы субурбанизации, когда новые фактически городские кварталы строятся за пределами городов в формально сельских местностях. В данном случае можно говорить о «ложной рурализации» по аналогии с «ложной урбанизацией».

Видимо, еще одна причина сокращения численности и доли городского населения — рост числа бездомных, бывших горожан, покидающих места своего прежнего постоянного жительства и перемещающихся «в никуда». Бездомность представляет большую проблему для современной Польши, но она стала настолько обыденной, как и в России, что привлекает к себе внимание только в каких-то особо серьезных случаях. Так, в ноябре 2022 г. польские СМИ много писали о женщине с двухлетней дочерью, обнаруженных живущими в палатке в прибрежной лесополосе около Гданьска¹.

По утверждению Г. М. Федорова, «геодемографические особенности регионов влияют на направления и темпы их социально-экономического развития, а возникающие диспропорции между состоянием населения в регионе и желательным ходом регионального развития могут значительно усугублять актуальные экономические и социальные проблемы» [11, с. 7]. Как совершенно справедливо утверждают Т. Ю. Кузнецова и Г. М. Федоров, характеризуя территориальную дифференциацию геодемографического развития Балтийского региона, «высокоразвитые регионы характеризуются более благоприятными демографическими показателями» [12, с. 136]. Верно и обратное — чем лучше демографические показатели региона, тем благополучнее он развивается в экономическом и социальном отношении. Это подтверждается и сведениями об изменении численности населения воеводств Польши в сравнении с величиной валового регионального продукта на душу населения [13].

Пространственные различия в геодемографическом развитии Польши весьма велики. Статистикой Евросоюза в Польше выделяется семь регионов уровня NUTS 1: PL9 (Мазовецкое воеводство, состоит из двух частей — Варшавской столичной и Мазовецкой региональной), PL6 (Северный регион, три воеводства — Куявско-Поморское, Варминско-Мазурское, Поморское), PL5 (Юго-Западный, два воеводства — Нижнесилезское и Опольское), PL4 (Северо-Западный, три воеводства — Великопольское, Западно-Поморское и Любуское), PL8 (Восточный — Люблинское, Подляское и Подкарпатское воеводства), PL2 (Южный, два воеводства — Малопольское и Силезское), PL7 (Центральный — Лодзинское и Свентокшиское воеводства).

Регионы NUTS 1 в пределах Польши часто объединяют совершенно несходные между собой в демографическом, социальном и экономическом отношении территории. Насколько можно судить по составу статистических регионов, они выделя-

¹ Ewa Palińska. Kobieta z dwuletnią córką w namiocie na mrozie, 2022, *Trojmiasto.pl. Fakty i opinie*, URL: <https://www.trojmiasto.pl/wiadomosci/Bezdomna-kobieta-z-dwuletnia-corka-w-namiocie-na-mrozie-n172861.html> (дата обращения: 14.02.2023).

лись статистической службой Евросоюза иногда чисто механическим образом. Так, например, у Варминско-Мазурского воеводства в геодемографическом и других отношениях гораздо больше общего с Подляским воеводством (центр — Белосток), чем с Поморским (центр — Гданьск), хотя с последним его и связывает общая история (до Второй мировой войны эта территория была частью Германии). При этом у Подляского и Подкарпатского воеводств, включенных в один регион PL8 «Вося точный», общее только то, что оба имеют выход к восточной границе Польши, но к разным государствам (Подляское воеводство к Белоруссии, Подкарпатское к Украине), все остальное (природа, демография, экономика) отличается. Два воеводства, выходящие к берегу Балтийского моря, — Поморское и Западно-Поморское, отнесены к разным регионам, Северному и Северо-Западному соответственно. Применение названия Центральный к региону, состоящему из Лодзинского воеводства с центром в Лодзи и Свентокшиского воеводства с центром в Кельце, представляется странным, поскольку оба воеводства ни в каком смысле сейчас «центрами» не являются: Лодзь когда-то была развитым текстильным центром, а ныне старопромышленный город в состоянии глубокого упадка, Кельце — просто отсталый город, никогда не знавший особого процветания.

На основании геодемографических, природных, транспортных и других факторов авторами с применением бассейнового принципа районирования выделяются иные, чем в сетке NUTS, регионы, которые можно назвать геодемографическими районами: Столичный (Мазовецкое воеводство, организующая ось — Висла в среднем течении), Приморский (Поморское и Западно-Поморское воеводства, организующая ось — побережье Балтийского моря), Вартинский (Великопольское и Любуское воеводства, организующая ось — река Варта, впадающая в Одру в среднем течении), Силезский (Нижнесилезское, Опольское, Силезское воеводства, организующая ось — река Одра в верхнем течении), Прикарпатский (Малопольское, Свентокшиское и Подкарпатское воеводства, организующие оси — Висла в верхнем течении и ее приток Сан), Бугско-Мазурский (Люблинское, Подляское и Варминско-Мазурское воеводства, организующая ось в южной части — река Буг, через северную часть проходит водораздел бассейнов Вислы, с одной стороны, Немана и Преголи — с другой, представляющий собой Мазурские озера) и Висло-Одринский (Куявско-Поморское и Лодзинское воеводства, через их территорию проходит водораздел бассейнов Вислы и Одры, а также протекает Висла в среднем и нижнем течении) (табл. 3).

Таблица 3

**Изменение численности населения в геодемографических районах,
2011 — 2021 гг.**

Геодемографический район	Численность населения, тыс. чел.		2021, % к 2011
	2011	2021	
Столичный	5286	5513	104
Приморский	4007	4009	100
Вартинский	4478	4486	100
Силезский	8557	8242	96
Прикарпатский	6754	6704	99
Бугско-Мазурский	4826	4562	95
Висло-Одринский	4632	4413	95

Составлено на основе данных: Ludność rezydująca — informacja o wynikach Narodowego Spisu Powszechnego Ludności i Mieszkań, 2022, Warszawa: Główny Urząd Statystyczny, URL: <https://stat.gov.pl/obszary-tematyczne/ludnosc/ludnosc/ludnosc-rezydujaca-dane-nsp-2021,44,1.html> (дата обращения: 14.02.2023).

Из семи выделяемых авторами геодемографических районов только для одного, Столичного (он же — регион уровня NUTS 1 Мазовецкое воеводство, PL9), за межпереписной период отмечается рост численности населения, но рост этот обеспечивается главным образом Варшавой. Если в столице численность населения выросла за это время на 10 %, то в остальной части воеводства на 2 %, и этот рост приходился на пригороды Варшавы. Для значительной части Мазовецкого воеводства, главным образом его северных и восточных повятов, было характерно сокращение численности населения. В Приморском и Вартинском районах, занимающих север и северо-запад Польши, численность населения осталась примерно на том же уровне, что и была. Во всех остальных геодемографических районах численность населения сократилась. Наименьшим (на 1 %) было снижение численности населения в Прикарпатском районе (юго-восток Польши). На 4 % сократилась численность населения в Силезском районе, занимающем юго-запад Польши. Наибольшим сокращением (на 5 %) характеризовались Бугско-Мазурский и Висло-Одринский районы, расположенные «зеркально» по отношению друг к другу, к западу и к востоку от Столичного.

Воеводства по сочетанию тенденций изменения численности населения самих воеводств и воеводских центров можно разделить на следующие группы:

- воеводства, где отмечается рост численности населения как самого воеводства, так и воеводского центра;
- воеводства, где численность населения в целом сокращается, а численность населения центра растёт;
- воеводства, где численность населения растёт, а численность населения воеводского центра сокращается;
- воеводства, где сокращается как численность населения в целом, так и численность населения центра воеводства (рис. 2).

Рост численности населения некоторых воеводских центров связан с тем, что в их состав включались примыкавшие к ним населённые пункты. Так, в Любуском воеводстве один из двух центров, Гожув-Великопольски, показал снижение численности населения (в 2021 г. 96 % к 2011 г.), а второй, Зелёна-Гура — рост (в 2021 г. 116 % к 2011 г.). На самом деле тенденции изменения численности населения и Любуского воеводства в целом, и Гожува-Великопольского и Зелёной-Гуры были бы одинаковы, но в состав Зелёной-Гуры с 1 января 2015 г. включена пригородная сельская гмина с тем же названием, что и привело к формальному росту численности населения города. Расширение городской территории способствовало росту численности населения Кракова (в 2013 г. присоединена часть гмины Коцмыжув-Любожица) и Ополе (в 2017 г. присоединены части гмин Домброва, Добжень-Вельки, Компрахцице и Прушкув), территория Жешува расширялась за это время трижды (в 2017 г. присоединена часть гмины Швилча, в 2019 г. — части гмин Глогув-Малопольски и Тычин, в 2021 г. — часть гмины Глогув-Малопольски). Благодаря расширению городской территории формально снизились темпы сокращения численности населения Щецина, так как в 2017 г. в его состав включена гмина Голенюв¹.

К воеводствам, где растёт численность населения как воеводства в целом, так и его центра, относятся в первую очередь Мазовецкое воеводство и Варшава, но об этом уже было сказано выше. На севере Польши таким воеводством является Поморское с центром в Гданьске — общая численность его населения за межпереписной период выросла на 3 %, численность населения Гданьска — на 4 %. Основу системы

¹ Ludność rezydująca — informacja o wynikach Narodowego Spisu Powszechnego Ludności i Mieszkań, 2022, Warszawa: Główny Urząd Statystyczny, URL: <https://stat.gov.pl/obszary-tematyczne/ludnosc/ludnosc/ludnosc-rezydujaca-dane-nsp-2021,44,1.html> (дата обращения: 14.02.2023).

расселения Поморского воеводства составляет Трёхградье (пол. Trójmiasto) — три практически слившихся между собой города: портовый Гданьск (бывший немецкий Данциг), портово-промышленная Гдыня, специально построенная в межвоенное время как единственный тогда польский порт на Балтийском море, и курортный Сопот, расположенный между ними [14]. При этом численность населения в Трёхградье растет вследствие как механического, так и естественного прироста [15].

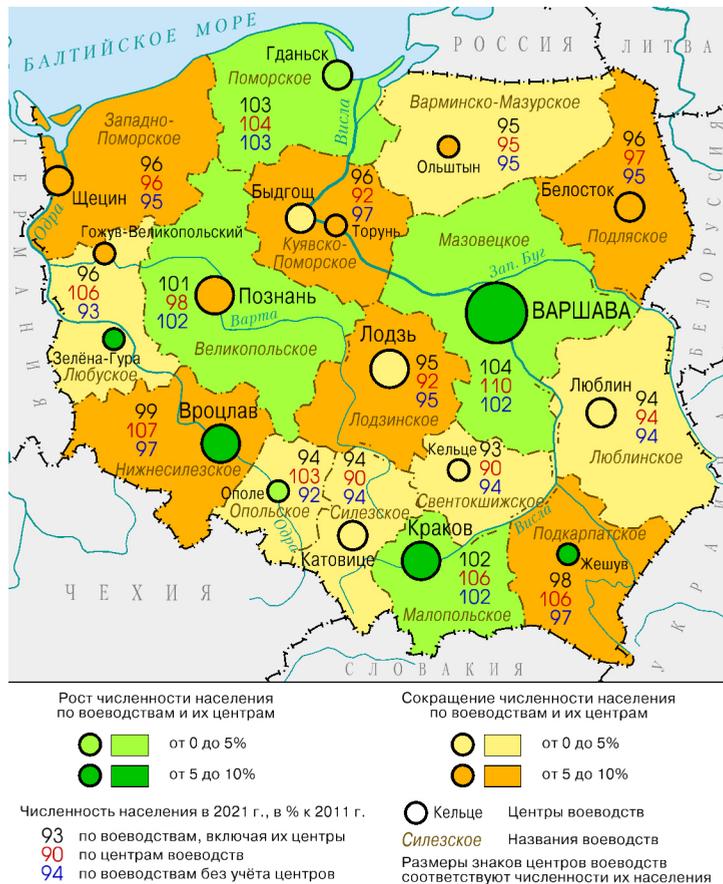


Рис. 2. Изменение численности постоянного населения по воеводствам и воеводским центрам в 2011—2021 гг.

Составлено на основе данных: Ludność rezydująca — informacja o wynikach Narodowego Spisu Powszechnego Ludności i Mieszkań, 2022, Warszawa: Główny Urząd Statystyczny, URL: <https://stat.gov.pl/obszary-tematyczne/ludnosc/ludnosc/ludnosc-rezydujaca-dane-nsp-2021,44,1.html> (дата обращения: 14.02.2023).

На юге Польши к числу воеводств, где выросла численность населения как в самом воеводстве, так и в воеводском центре, относится Малопольское воеводство с центром в Кракове. Воеводства с растущей численностью населения как в целом, так и воеводского центра являются самыми благополучными не только с геодемографической, но и с социально-экономической точки зрения. Мазовецкое, Поморское и Малопольское воеводства, а также несколько уступающее им Великопольское на протяжении десятилетий устойчиво лидируют по качеству жизни [16] (табл. 4).

Таблица 4

**Различия воеводств по уровню ВРП на душу населения
и динамике численности населения**

Воеводство	ВРП на душу населения в 2021 г., % к среднему по Польше	Численность населения в 2021 г., % к 2011 г.
Мазовецкое	158,6	104
Нижнесилезское	109,6	99
Великопольское	108,6	101
Силезское	100,7	94
Лодзинское	97,2	95
Поморское	94,2	103
Малопольское	90	102
Западно-Поморское	84,6	96
Куявско-Поморское	82,1	98
Любуское	82	96
Опольское	79,8	94
Подляское	74,1	96
Свентокшиское	73,1	93
Варминско-Мазурское	71,3	95
Подкарпатское	69,4	98
Люблинское	69,2	94

Составлено на основе данных: Regions in Europe. 2022 interactive edition, 2022, Eurostat, URL: <https://ec.europa.eu/eurostat/cache/digpub/regions/#total-population> (дата обращения: 14.02.2023).

Коэффициент линейной корреляции между уровнем ВРП на душу населения в 2021 г. и динамикой численности населения в 2011—2021 гг. составляет 0,65, то есть связь между ними близка к существенной.

Следует отметить, что именно в наиболее благополучных с геодемографической точки зрения воеводствах сильнее всего проявились последствия пандемии COVID-19 [17]. Такими же, а именно с преимущественным воздействием на благополучные регионы, были последствия пандемии в России [18; 19]. Но существенного изменения демографической ситуации из-за пандемии ни в Польше, ни в России не произошло.

Воеводств, где численность населения сокращается, а численность населения воеводского центра растет, в Польше четыре: Любуское, Нижнесилезское, Опольское, Подкарпатское. Первые три представляют собой сплошной территориальный массив, примыкающий к реке Одра. В Любуском воеводстве рост численности населения одного из двух центров, Зелёной-Гуры, имеет в значительной мере формальный характер, что уже отмечалось выше: численность населения города выросла за счет присоединения к нему пригородных территорий. В Нижнесилезском воеводстве с центром во Вроцлаве и в Опольском воеводстве с центром в Ополе происходит «перераспределение» численности населения.

Экономическая жизнь в городах Нижней Силезии в значительной мере базируется на добывающей и первичных отраслях обрабатывающей промышленности. Так, например, значительную часть Нижнесилезского воеводства занимает Легницко-Глогувский меднозаводской округ (пол. Legnicko-Głogowski Okręg Miedziowy, LGOM), территориально в значительной мере совпадающий с существовавшим в 1975—1998 гг. Легницким воеводством. В то время намного более дробное, чем сейчас, воеводское деление Польши в целом соответствовало ее экономико-географическому районированию. Главный город этого района — Легница, где с 1945 по 1993 г. располагалось командование и крупный гарнизон советской Северной группы войск

[20]. Вторым градообразующим предприятием до 1993 г. был, а после вывода советских (российских) войск с территории Польши первым стал медный завод (пол. *Huta Miedzi Legnica*), построенный в 1951—1953 гг. при техническом содействии СССР. Это предприятие ныне вполне благополучно, объем производства на нем растет, особенно быстро после 2019 г., когда заработала роторно-наклонно-плавильная печь для переработки медного лома, торжественно введенная в эксплуатацию нынешним премьер-министром Польши М. Моравецким¹. Но переход к переработке и использованию лома привел к снижению использования продукции местных шахт, расположенных в пределах LGOM, и, как следствие, занятости на них, а также к сокращению численности занятых на самом медном заводе в силу роста производительности труда с появлением нового оборудования. Таким образом, повышение экономических показателей градообразующего предприятия способствовало скорее ухудшению демографической ситуации, нежели ее улучшению. Численность населения Легницы в 2011 г. составила 103 тыс. чел., в 2021 г. — 94 тыс. чел. Население же Легницко-Глоговского подрегиона (в целом совпадающего с LGOM) Нижнесилезского воеводства в 2012 г. насчитывало 454 тыс. чел., в 2021 г. — 434 тыс. чел., то есть идет не «растекание» Легницы в пределы окружающих ее гмин и повятов, а отток населения за пределы подрегиона в условиях его экономического роста.

Легница в данном случае приведена только в качестве примера, такие же или близкие особенности геодемографического развития характерны и для других городов Нижнесилезского и Опольского воеводств. Можно предполагать, что часть населения, покидающего подобные Легнице нижнесилезские города, покидает пределы региона, а зачастую и вообще Польши, а часть оседает в воеводских центрах, что и приводит к росту численности их населения.

В Подкарпатском воеводстве рост численности населения воеводского центра, Жешува, так же, как и в Любуском воеводстве Зелёной-Гуры, имеет в значительной мере формальный характер и во многом объясняется присоединением к этому городу фактически слившихся с ним пригородных территорий. Но при этом Жешув является первым крупным польским городом на пути украинской рабочей миграции в Польшу, что также способствует росту численности его населения (миграция с Украины, связанная с военными событиями, начавшимися в феврале 2022 г., не входит в предмет рассмотрения данной статьи).

К числу воеводств, где общая численность населения растет, а численность населения воеводских центров сокращается, относится Великопольское воеводство с центром в Познани. Такая трансформация геодемографической ситуации связана с тем, что основным фактором, определяющим экономическое развитие современного Великопольского воеводства, является его экономико-географическое положение. Через территорию воеводства проходят две ключевые полимагистралы нынешней Польши: широтная, соединяющая Западную Европу с Белоруссией и Россией, и меридиональная, связывающая польские порты Балтийского моря с Чехией и более южными государствами Евросоюза. Очевидно, что столь благоприятное экономико-географическое положение притягивало сюда и промышленность, причем Познань была не единственным промышленным центром Великой Польши.

Так, второй по численности населения город Великопольского воеводства Калиш был и остается одним из главных центров польского авиастроения. Здесь на авиазаводе «ПЗЛ-Калиш» (пол. *PZL-Kalisz*) в 1970—1990-х гг. по советской лицензии и в кооперации с СССР производились «кукурузники» — самолеты Ан-2, а также двигатели для них, причем эти двигатели производятся до настоящего времени,

¹ Andrzej Andrzejewski. *Huta Miedzi "Legnica" uruchomiła nowy piec*, *Radio Wrocław*, 28 czere wca 2019 r., URL: <https://www.radiowroclaw.pl/articles/view/88084/Huta-Miedzi-Legnica-uruchomila-nowy-piec-ZDJeCIA> (дата обращения: 14.02.2023).

поскольку «кукурузники» продолжают летать по всему миру. С 1992 г. здесь же существует производство авиационных двигателей Pratt & Whitney Kalisz, изготавливающее продукцию для Airbus и Bombardier. В старопромышленном центре воеводства Познани существовавшие до 1990-х гг. заводы и фабрики закрывались, численность занятых в промышленности сокращалась, но предприятия новых отраслей создавались на пригородных территориях, примыкающих к Познани и входящих в состав Познаньской агломерации. Соответственно, снижение численности населения Познани в значительной степени является формальным — Познань «растекается» по окружающей город территории.

Самая многочисленная группа воеводств — группа, где сократилась как численность населения в целом, так и численность населения воеводского центра. К ней относятся Западно-Поморское воеводство с центром в Щецине, Силезское с центром в Катовицах, Свентокшиское с центром в Кельце, Варминско-Мазурское с центром в Ольштыне, Подляское с центром в Белостоке, Люблинское с центром в Люблине, Куявско-Поморское с центрами в Быдгощи и Торуни и Лодзинское с центром в Лодзи.

Очевидно, что снижение численности населения как по воеводству, так и по его центру может рассматриваться как свидетельство общей неблагоприятной социально-экономической ситуации в регионе, но причины этого неблагоприятия различны. В составе данной группы воеводств выделяются две подгруппы. Первая — депрессивные воеводства, где снижение численности населения связано с сокращением или даже прекращением старых производств при медленном создании новых либо их отсутствии. Вторая подгруппа — отсталые воеводства, традиционно развивающиеся медленнее Польши в целом.

К числу депрессивных воеводств можно отнести Западно-Поморское, Силезское, Лодзинское и Куяво-Поморское, к числу отсталых — Свентокшиское, Варминско-Мазурское, Подляское и Люблинское. Сокращение численности населения Западно-Поморского воеводства связано с его активной деиндустриализацией. Так, прекратили свою деятельность существовавшие еще с германских времен главные предприятия Щецина — бывший судостроительный завод им. Адольфа Варского (Stocznia Szczecińska im. Adolfa Warskiego), последнее судно на котором «FESCO Vladimir» было построено в 2009 г. для Дальневосточного морского пароходства, и Щецинский металлургический завод (Huta Szczecin), одним из основных потребителей продукции которого и был этот судостроительный завод. Резко сократились объемы судоремонта. Новые отрасли экономики в Западно-Поморском воеводстве, в отличие от Поморского, развиваются крайне медленно. Для глубинных районов Западно-Поморского воеводства характерно сокращение численности сельского населения. Население «стягивается» к главным городам воеводства — Щецину, Кожалину и Свиноуйсьце.

Силезское воеводство представляет собой классический депрессивный старопромышленный район. Большая часть населения и экономики воеводства сосредоточена в Верхнесилезском промышленном районе (пол. Górnośląski Okręg Przemysłowy, GOP), в основном созданном во времена Польской Народной Республики, с населением примерно 2 млн чел. Фактически данный промышленный район представляет собой крупнейший город Польши, поскольку входящие в его состав города (Катовице, Сосновец, Руда-Шлёнска, Забже, Хожув и др.) слились друг с другом. Отрасли специализации здесь типичны для старопромышленных районов. Это добыча каменного угля, металлургия, коксохимия, материалоемкие отрасли машиностроения, соответственно понятна причина депрессивности Силезского воеводства. Вряд ли можно полностью согласиться с утверждением А. А. Попова о том, что «Силезское воеводство за постсоциалистический период стало одним из

наиболее ярких примеров эффективного регионального развития, поддерживаемого европейскими субсидиарными программами» [21, с. 72]. Если бы это было действительно так, то численность населения как воеводства в целом, так и его центра должна была расти, а не сокращаться.

Депрессивность Лодзинского воеводства связана с деградацией легкой промышленности, главным образом текстильной, а также кожевенно-обувной. В Российской империи Лодзь была крупнейшим центром текстильного производства, пятым по численности населения городом после Санкт-Петербурга, Москвы, Варшавы и Одессы (314 тыс. чел. по переписи 1897 г.). Промышленное развитие Лодзи во второй половине XX в. определялось ориентацией на рынки стран — членов СЭВ, главным образом СССР. В конце XX в. этот рынок сбыта для Лодзи был потерян, что привело к краху легкой промышленности города и воеводства.

В Куявско-Поморском воеводстве демографическая ситуация в Быдгощи, где главные градообразующие предприятия, например PESA (Pojazdy Szynowe Pesa Bydgoszcz, занимающееся производством и ремонтом локомотивов, вагонов и трамваев), существуют с германских времен, сложнее, чем в Торуня. Большая часть предприятий Торуня создана во времена ПНР, например Торунский завод перевязочных материалов (Toruńskie Zakłady Materiałów Opatrunkowych, производит большую номенклатуру санитарно-гигиенической продукции), построенный в 1950-е гг. как завод Министерства национальной обороны Польской Народной Республики.

Три из четырех «отсталых» воеводств расположены вдоль границы Польши с Россией, Литвой, Белоруссией и частично Украиной — Варминско-Мазурское, Подляское и Люблинское. Замедленное в сравнении с остальной Польшей социально-экономическое развитие этих воеводств можно объяснить особенностями формирования восточной границы Польши. В дореволюционное время, когда Варшава была третьим городом Российской империи, сфера ее влияния распространялась на территорию тогдашней России, охватывая современную Литву и западную Белоруссию — Вильно (Вильнюс), Гродно, Брест-Литовск (Брест). В межвоенное время в эту сферу вошла нынешняя Западная Украина (Львов). С присоединением в 1939 г. к СССР Западной Белоруссии и Западной Украины и включением в 1940 г. в состав Советского Союза Литовской ССР [22] восточные районы нынешней Польши остались без крупных «организующих центров», хотя часть их была возвращена Польше в 1944 г. (Белостокская область БССР вместе с Белостоком [23]) и 1945 г. (из состава УССР город Перемышль с примыкающей к нему территорией — современный Пшемысль на юго-востоке Подкарпатского воеводства). Место утраченных «организующих центров» заняли второстепенные до этого города. Для нынешнего Варминско-Мазурского воеводства, территория которого до II Мировой войны входила в состав Германии, в силу особенностей географического положения (широкий выход к Вислинскому заливу) главным «организующим центром» был Кёнигсберг — нынешний Калининград.

До первых лет XXI в. восточные воеводства развивались медленнее Польши в целом, но все же развивались [24]. Однако с введением визового режима между Польшей, вступившей в Шенгенскую зону, с одной стороны, и Россией и Белоруссией — с другой, начали распадаться уже сформировавшиеся к этому времени трансграничные связи. Это было предсказуемо, но со стороны правительства Польши никаких мер для предотвращения такого развития событий или сокращения его последствий не предпринималось. Как отмечалось в 2009 г., «польские политики были так поглощены вступлением в ЕС, что о разработке эффективной системы регулирования на период после 2004 г. мало кто думал. ... Программные документы воеводств по региональной политике носят в основном формальный характер...» [25, с. 76]. С приходом к власти правительства ПиС эти связи еще более сократи-

лись, восточная граница в польских источниках иногда характеризуется как «восточная стена». В Подляском воеводстве, граничащем с Литвой и Белоруссией, за межпереписной период (2011—2021) численность населения снизилась более чем на 10 % примерно в 60 % гмин; более благоприятной демографической ситуацией характеризовались лишь гмины, окружающие Белосток и второй город воеводства Ломжу (рис. 4).

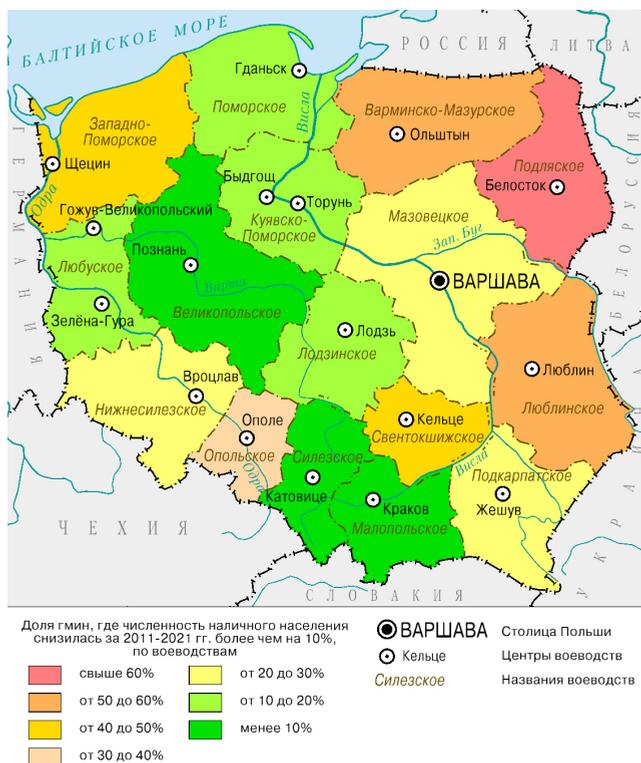


Рис. 4. Доля гмин, где численность постоянного населения снизилась за 2011—2021 гг. более чем на 10 %, по воеводствам

Составлено на основе данных: *Ludność rezydująca — informacja o wynikach Narodowego Spisu Powszechnego Ludności i Mieszkań, 2022, Warszawa: Główny Urząd Statystyczny*, URL: <https://stat.gov.pl/obszary-tematyczne/ludnosc/ludnosc/ludnosc-rezydujaca-dane-nsp-2021,44,1.html> (дата обращения: 14.02.2023).

В Варминско-Мазурском воеводстве, граничащем из иностранных государств только с Россией, доля гмин, где численность населения сократилась более чем на 10 %, превышает половину. В этом воеводстве кроме территорий, примыкающих к воеводскому центру Ольштыну и второму по численности населения городу Эльблонгу, относительно благополучная демографическая ситуация сохраняется в некоторых гминах, примыкающих к магистральным дорогам, соединяющим Ольштын с Гданьском, Варшавой и Калининградской областью. Здесь все же проявлялось едва наметившееся российско-польское «трансграничное регионообразование» [26; 27]. Однако весь Браневский повят, где расположен главный сухопутный пограничный переход на российско-польской границе «Мамоново — Бранево», в 2011—2021 гг. характеризуется убылью населения более чем на 10 %. На протя-

жении постсоциалистического периода этот повят специализировался на приграничной торговле, в просторечии именуемой «челночной», и ее резкое сокращение вызвало снижение уровня жизни и отток населения.

В Люблинском воеводстве, граничащем с Белоруссией и Украиной, доля гмин, где численность населения снизилась за 2011—2021 гг. более чем на 10%, также больше половины. Относительно благополучная демографическая ситуация сохраняется в гминах, примыкающих к воеводскому центру Люблину, а также к крупным городам воеводства (Бяла-Подляска, Хелм, Замосць). Граница Польши с Украиной «открыта» в гораздо большей степени, чем с Россией и Белоруссией, граждане Украины имеют право безвизового въезда в пределы Шенгенской зоны и, соответственно, Польши, но «столбовая дорога» украинской трудовой миграции идет южнее, через Подкарпатское воеводство [28].

Четвертое «отсталое» воеводство, Свентокшиское, своим отставанием обязано экономико-географическому положению между Варшавой и Краковом. За 2011—2021 гг. численность населения более чем на 10% снизилась главным образом на севере этого воеводства, обращенном в сторону Варшавы, и на юге — в направлении Кракова. Таким же было снижение численности во многих гминах Мазовецкого воеводства, граничащих со Свентокшиским воеводством на севере.

Выводы

Исходя из итогов переписи 2021 г., Польшу трудно отнести к благополучным в демографическом отношении государствам. Для страны в целом характерен все более усиливающийся демографический кризис. Сохранение существующих тенденций на протяжении следующих 20—30 лет может превратить этот кризис в демографическую катастрофу, когда негативные тенденции будут уже необратимыми. Демографическая политика правительства ПИС, заключающаяся в материальном стимулировании рождаемости, не привела к каким-либо существенным результатам. Можно даже сказать, что эта политика закончилась провалом. Надо осознать, что рождаемость и все, что с ней связано, определяется скорее общественными настроениями и демографическими стереотипами поведения, наиболее распространенными в данное время [29], чем демографической политикой как таковой. Эти стереотипы формируются обществом, и государство повлиять на них кардинальным образом не в состоянии. Такое положение дел характерно не только для Польши, но и для любого другого государства, в том числе и для России.

Единственный геодемографический район, в котором отмечается рост численности населения в межпереписной период (2011—2021 гг.), — Столичный, расположенный в центре Польши. Его развитие обеспечивается за счет Варшавы. Минимальным сокращением численности населения характеризуются Приморский и Вартинский районы. Во всех трех случаях основной фактор, способствующий экономическому росту и, как следствие, демографической устойчивости, — экономико-географическое положение (Варшава — главный транспортный узел Польши, Гданьск и Гдыня — морские порты, Познань и в целом Великая Польша — место, где пересекаются основные сухопутные магистрали государства). Регионы, основными факторами развития которых являлись природные ресурсы, а также природные условия, теряют население. Создание новых производств и реконструкция существующих помешать этому не в состоянии.

Наиболее благополучные в геодемографическом и, соответственно, в экономическом и социальном отношении геодемографические районы и воеводства Польши располагаются на Висле: в верхнем течении Малопольское воеводство с Краковом, в среднем — Мазовецкое с Варшавой, в нижнем — Поморское с Гданьском.

Такое развитие событий вполне удачно объясняется с позиций концепции коммуникационной среды, и именно таким образом оно предсказывалось одним из авторов более 20 лет назад [30, с. 32]. Принадлежность региона к бассейну Вислы, «организующей оси» польского государства на протяжении всей истории его существования, можно полагать основным фактором, определяющим пространственное развитие Польши. «Вислинская ось» способна обеспечивать дальнейшее благополучное социально-экономическое развитие Польши в целом в пределах прогнозируемого будущего. Но это развитие потребует «стягивания» в пределы привислинских экономических центров большей части ресурсов Польши, в том числе и демографических. Однако во многих воеводствах, особенно восточных, таких ресурсов недостает уже сейчас и будет недоставать еще больше. Можно согласиться с утверждением о том, что «неравномерность в распределении выгод от интеграции может привести к усилению социально-экономических диспропорций (Польши. — В. М., И. С.)... а на общенациональном уровне замедлит социально-экономическое развитие» [31, с. 58].

Своеобразие геодемографической ситуации в старопромышленных воеводствах (Западно-Поморском, Нижнесилезском, Силезском, Лодзинском, Куяво-Поморском) определяется тем, что однозначно выявить экономические и социальные причины сокращения в них численности населения в некоторых случаях можно без труда, но на части территорий этих воеводств геодемографическое и социально-экономическое развитие происходит в расходящихся направлениях. В случае Западно-Поморского, Куяво-Поморского и Лодзинского воеводств сокращение численности населения объясняется их общим экономическим упадком. При этом в Западно-Поморском воеводстве в процесс демографической деградации вовлечены и города, и сельская местность, в Куяво-Поморском и Лодзинском воеводствах этот процесс затронул главным образом города, сельская местность остается относительно стабильной. В Силезском и Нижнесилезском воеводствах реконструкция старых предприятий и строительство новых зачастую приводят не к росту или хотя бы стабилизации численности населения, а к ее сокращению. Рост производительности труда вследствие ввода в эксплуатацию нового оборудования снижает потребность в рабочей силе, в результате население начинает покидать вполне благополучные и даже динамичные в экономическом отношении города и территории, примером чего является нижнесилезский город Легница.

Наиболее сложной геодемографической ситуацией характеризуются «отсталые» восточные воеводства (Варминско-Мазурское, Подляское, Люблинское), а также Свентокшиское воеводство в центральной части страны. Определяющим фактором здесь также служит экономико-географическое положение. Для восточных воеводств это расположение на границе Польши, для Свентокшиского воеводства — между Варшавой и Краковом. Ожидать улучшения геодемографической ситуации в трех «отсталых» восточных воеводствах без существенного улучшения трансграничного взаимодействия с Россией и Белоруссией нельзя. А в современных политических реалиях рассчитывать не то что на кардинальное, но хоть на какое-то улучшение этих отношений невозможно. Задолго до нынешних политических событий А. В. Кузнецов отмечал, что «Польша продемонстрировала неудачное влияние непродуманной внешней политики, базирующейся на исторических страхах, на экономические контакты с Россией» [32, с. 82]. Соответственно, восточные воеводства будут и дальше деградировать во всех отношениях — демографическом, экономическом, социальном. «Борьба с российской угрозой», представляющая собой основу внешней политики нынешнего правительства Пис, больше проблем создает не России, а самой Польше. И как бы фантастично это в современной ситуации ни звучало, но в разрушении своей «восточной стены» Польша заинтересована больше, чем Россия и Белоруссия, однако стена эта с польской стороны лишь укрепляется.

В бедных воеводствах Восточной Польши более, чем где-либо в стране, сохраняется дух первой Речи Посполитой Обоих Народов, выражающийся старинным девизом польского дворянства «Бог, Честь, Отчизна». Население этих воеводств, особенно сельское, видит в «Праве и Справедливости» наилучших защитников права и справедливости. И именно здесь геодемографическая обстановка является очень тяжелой — настолько, что процесс сокращения численности населения может в ближайшем будущем приобрести обвальный характер. Последствия этого для нынешнего Польского государства не поддаются прогнозированию.

Авторы глубоко признательны доктору географических наук, профессору, директору Центра геополитических исследований Балтийского региона БФУ им. И. Канта Геннадию Михайловичу Федорову за помощь в подготовке статьи. Авторы искренне благодарят старшего преподавателя кафедры картографии и геоинформатики института наук о Земле СПбГУ Татьяну Александровну Андрееву за содействие в редактировании и оформлении картографического материала.

Список литературы

1. Łakomy, M. 2016, Demografia polityczna i możliwości dla polityki pronatalistycznej w Polsce, *Studia demograficzne*, № 1 (169), s. 65–91, <https://doi.org/10.33119/sd.2016.1.3>.
2. Porter-Szucs, B. 2011, Faith and Fatherland: Catholicism, Modernity, and Poland, Oxford University Press, <https://doi.org/10.1093/acprof:oso/9780195399059.001.0001>.
3. Jedrzychowska, A., Kwiecień, I., Poprawska, E. 2020, The motherhood pension gap in a defined contribution pension scheme — the case of Poland, *Sustainability*, vol. 12, № 11, 4425, <https://doi.org/10.3390/su12114425>.
4. Дегусарова, В. С., Мартынов, В. Л., Сазонова, И. Е. 2015, Демографическое развитие Польши за время ее членства в Евросоюзе, *Известия Русского географического общества*, т. 147, № 1, с. 77–86.
5. Parysek, J., Mierzejewska, L. 2012, Trajectories of the demographic development of Poland after 1989, *Bulletin of Geography. Socio-economic Series*, № 17, s. 109–115, <https://doi.org/10.1515/v10089-012-0011-7>.
6. Semiv, S., Berezivskiy, Y., Baranyak, I., Mulska, O., & Ivaniuk, U. 2021, Priorities and tools of regulation of external migration in the Carpathian region of Ukraine, *Agricultural and Resource Economics: International Scientific E-Journal*, vol. 7, № 2, p. 160–181, <https://doi.org/10.51599/are.2021.07.02.09>.
7. Szymańska, W., Michalski, T. 2019, Population changes in former voivodeship cities in Poland in the context of suburbanization processes and loss of the administrative function, *Environmental and Socio-Economic Studies*, vol. 7, № 3, p. 66–78. doi: 10.2478/environ-2019-0018.
8. Górz, B., Kurek, W. 2000, The population of the Polish countryside: Demography and living conditions, *GeoJournal*, № 50, p. 101–104, <https://doi.org/10.1023/A:1007131515578>.
9. Жиров, А. А. 2019, Миграционные процессы на воссоединенных землях в Польше в 1945–1950 годах, *Вестник Балтийского федерального университета им. И. Канта. Серия: Гуманитарные и общественные науки*, № 1, с. 78–87.
10. Rudnicki, R., Jezierska-Thöle, A., Wiśniewski, Ł., Janzen, J., Kozłowski, L. 2018, Former political borders and their impact on the evolution of the present-day spatial structure of agriculture in Poland, *Studies in Agricultural Economics*, vol. 120, № 1, p. 8–16, <https://doi.org/10.7896/j.1728>.
11. Федоров, Г. М. 2014, Об актуальных направлениях геодемографических исследований в России, *Балтийский регион*, № 2, с. 7–28, <https://doi.org/10.5922/2074-9848-2014-2-1>.
12. Кузнецова, Т. Ю., Федоров, Г. М. 2011, Территориальная дифференциация демографического развития Балтийского макрорегиона, *Вестник Балтийского федерального университета им. И. Канта*, № 1, с. 131–137.
13. Зиновьев, А. С., Туров, Н. Л., Голиков, А. В. 2018, Постсоциалистические изменения политико-географической структуры Польши, *Псковский регионологический журнал*, № 1 (33), с. 24–39.

14. Пальмовский, Т., Федоров, Г.М. 2019, Формирование российско-польского трансграничного региона и роль Калининградской агломерации и Трехградья (Гданьск — Гдыня — Сопот) в этом процессе, *Балтийский регион*, т. 11, № 4, с. 6—19, <https://doi.org/10.5922/2079-8555-2019-4-1>.
15. Кузнецова, Т.Ю. 2018, Особенности динамики численности населения в граничащих друг с другом регионах России и стран Европейского союза, *Балтийский регион*, т. 10, № 3, с. 41—57, <https://doi.org/10.5922/2079-8555-2018-3-3>.
16. Ляликова, В.И. 2016, Факторы повышения качества жизни населения в воеводствах Польши, *Вестник Гродненского государственного университета им. Янки Купалы. Серия 5: Экономика. Социология. Биология*, т. 6, № 3, с. 61—72.
17. Мартынов, В.Л., Сазонова, И.Е. 2021, Территориальные особенности демографического развития в Польше под воздействием пандемии COVID-19, *Псковский регионалистический журнал*, № 1 (45), с. 37—45, <https://doi.org/10.37490/S221979310013636-2>.
18. Druzhinin, P.V., Molchanova, E.V. 2021, The first and second waves of the COVID-19 pandemic in the Russian regions: comparison of the change in the mortality rate, *Journal of Siberian Federal University. Humanities & Social Sciences*, vol. 14, № 7, p. 1028—1038, <https://doi.org/10.17516/1997-1370-0782>.
19. Дружинин, П.В., Молчанова, Е.В. 2021, Смертность населения российских регионов в условиях пандемии COVID-19, *Регионоведение*, т. 29, № 3, с. 666—685, <https://doi.org/10.15507/2413-1407.116.029.202103.666-685>.
20. *Wojska radzieckie w Polsce 1939—1993*. 2013, Legnica: Państwowa Wyższa Szkoła Zawodowa im. Witelona, 504 s.
21. Попов, А.А. 2011, История развития Силезского воеводства в контексте региональной политики Польши и Европейского Союза (1990-е — 2000-е гг.), *Известия высших учебных заведений. Уральский регион*, № 1, с. 65—73.
22. Петровская, О. 2012, Формирование границ Западной Белоруссии в 1939—1940 гг., *Журнал российских и восточноевропейских исторических исследований*, № 1 (4), с. 24—42.
23. Маркелов, Н.А. 2017, Послевоенная Белосточчина: граница и национальный вопрос, *Клио*, № 12 (132), с. 159—164.
24. Bugowski, L.K. 2019, Demographic determinants of the regional development in Eastern Poland, *Economic and Environmental Studie*, vol. 19, № 2, p. 163—183, <https://doi.org/10.25167/ees.2019.50.1>.
25. Кузнецов, А.В. 2009, Региональная экономическая политика Польши, *Мировая экономика и международные отношения*, № 11, с. 68—77, <https://doi.org/10.20542/0131-2227-2009-11-68-77>.
26. Федоров, Г.М. 2016, Проблемы трансграничного регионообразования в российских регионах на Балтике, *Социально-экономическая география. Вестник ассоциации российских географов-обществоведов*, № 2, с. 82—92.
27. Гуменюк, И.С., Студжиницки, Т. 2018, Транспортные связи и перспективы их развития между приграничными воеводствами Республики Польша и Калининградской областью Российской Федерации, *Балтийский регион*, т. 10, № 2, с. 114—132, <https://doi.org/10.5922/2079-8555-2018-2-8>.
28. Гулина, О., Позняк А. 2018, Между Европой и Россией: география миграционных потоков из Украины после 2014 г., *The Journal of Social Policy Studies*, vol. 16, № 4, p. 561—576, <https://doi.org/10.17323/727-0634-2018-16-4-561-576>.
29. Мартынов, В.Л., Сазонова, И.Е. 2017, Современные геодемографические проблемы Евросоюза и миграционный кризис 2010-х годов, *Балтийский регион*, т. 9, № 1, с. 96—112, <https://doi.org/10.5922/2074-9848-2017-1-6>.
30. Мартынов, В.Л. 2001, Коммуникационная среда мира и общественное развитие, *Мировая экономика и международные отношения*, № 1, с. 27—33, <https://doi.org/10.20542/0131-2227-2001-1-27-33>.
31. Зеленюк, Ю.М. 2017, Социально-экономические и территориальные аспекты интеграции Польши в Европейский союз, *Известия Иркутского государственного университета. Серия: Науки о Земле*, т. 21, с. 46—58.
32. Кузнецов, А.В. 2016, Польша — мост или барьер для германо-российских экономических связей?, *Современная Европа*, № 4 (70), с. 79—82, <https://doi.org/10.15211/soveurope420167982>.

Об авторах

Василий Львович Мартынов, доктор географических наук, профессор кафедры экономической географии, Российский государственный педагогический университет им. А. И. Герцена, Россия.

E-mail: lwowich@ Herzen.spb.ru

<https://orcid.org/0000-0002-7741-1719>

Ирина Евгеньевна Сазонова, кандидат географических наук, доцент кафедры экономической географии, Российский государственный педагогический университет им. А. И. Герцена, Россия.

E-mail: iesazonova@ Herzen.spb.ru

<https://orcid.org/0000-0002-3456-1223>



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/))

POPULATION CHANGE AND THE SETTLEMENT SYSTEM TRANSFORMATION IN POLAND, AS REVEALED BY THE 2021 CENSUS

V. L. Martynov

I. E. Sazonova

Herzen State Pedagogical University of Russia
48 Riv. Moika embankment, St. Petersburg
191186 Russia

Received 06 March 2023

Accepted 25 April 2023

doi: 10.5922/2079-8555-2023-2-3

© Martynov, V. L., Sazonova, I. E., 2023

This article aims to analyse current geodemographic changes in Poland, based on the data of the 2021 National Population and Housing Census. Methods, traditional for socioeconomic geography, such as zoning, were employed. Poland's population decreased during the inter-census period (2011–2021), with the urban population declining faster than its rural counterpart. The large voivodeships aligned along the Vistula 'axis' — Mazowiecka, Lesser Poland and Pomerania — outperform other Polish regions in geodemographic terms. The situation is relatively favourable in Greater Poland, where the country's main motorways converge. Districts and voivodeships where the geodemographic situation is more vulnerable can be divided into two groups: depressed and backward. The first one includes the traditionally industrial voivodeships of Southern and Central Poland; the second mainly consists of eastern voivodeships. The population decline in Eastern Poland is gathering pace: the 2021 census shows, a more or less favourable geodemographic situation is observed only in the main eastern cities and their environs. This state of affairs is largely due to the Polish government deliberately halting cooperation with Russia and Belarus, including cross-border collaborations. Yet, this decision seems to create more problems for Poland than its eastern neighbours. If the current trends persist, the eastern voivodeships, the stronghold of the right-wing conservatives in power, may not only rapidly lose population but also face a reduction in the level of socioeconomic development.

Keywords:

Poland, census, population, settlement system, voivodeships

To cite this article: Martynov, V. L., Sazonova, I. E. 2023, Population change and the settlement system transformation in Poland, as revealed by the 2021 census, *Baltic region*, Vol. 15, № 2, p. 41–61. doi: 10.5922/2079-8555-2023-2-3.

References

1. Łakomy, M. 2016, Demografia polityczna i możliwości dla polityki pronatalistycznej w Polsce, *Studia demograficzne*, № 1 (169), s. 65–91, <https://doi.org/10.33119/sd.2016.1.3> (in Polish).
2. Porter-Szucs, B. 2011, *Faith and Fatherland: Catholicism, Modernity, and Poland*, Oxford University Press, <https://doi.org/10.1093/acprof:oso/9780195399059.001.0001>.
3. Jedrzychowska, A., Kwiecień, I., Poprawska, E. 2020, The motherhood pension gap in a defined contribution pension scheme — the case of Poland, *Sustainability*, vol. 12, № 11, 4425, <https://doi.org/10.3390/su12114425>.
4. Degusarova, V. S., Martynov, V. L., Sazonova, I. E. 2015, Demographic development of Poland during its membership in the European Union, *Proceedings of the Russian Geographical Society*, vol. 147, № 1, p. 77–86 (in Russ.).
5. Parysek, J., Mierzejewska, L. 2012, Trajectories of the demographic development of Poland after 1989, *Bulletin of Geography. Socio-economic Series*, № 17, s. 109–115, <https://doi.org/10.1515/v10089-012-0011-7>.
6. Semiv, S., Berezivskiy, Y., Baranyak, I., Mulska, O., & Ivaniuk, U. 2021, Priorities and tools of regulation of external migration in the Carpathian region of Ukraine, *Agricultural and Resource Economics: International Scientific E-Journal*, vol. 7, № 2, p. 160–181, <https://doi.org/10.51599/are.2021.07.02.09>.
7. Szymańska, W., Michalski, T. 2019, Population changes in former voivodeship cities in Poland in the context of suburbanization processes and loss of the administrative function, *Environmental and Socio-Economic Studies*, vol. 7, № 3, p. 66–78. doi: c10.2478/environ-2019-0018.
8. Górz, B., Kurek, W. 2000, The population of the Polish countryside: Demography and living conditions, *GeoJournal*, № 50, p. 101–104, <https://doi.org/10.1023/A:1007131515578>.
9. Zhirov, A. A. 2019, Migration processes on the recovered territories in Poland in 1945–1950, *Vestnik of Immanuel Kant Baltic Federal University. Series: Humanities and Social Sciences*, № 1, p. 78–87 (in Russ.).
10. Rudnicki, R., Jezierska-Thöle, A., Wiśniewski, Ł., Janzen, J., Kozłowski, L. 2018, Former political borders and their impact on the evolution of the present-day spatial structure of agriculture in Poland, *Studies in Agricultural Economics*, vol. 120, № 1, p. 8–16, <https://doi.org/10.7896/j.1728>.
11. Fedorov, G. M. 2014, Current issues in the geodemographic studies in Russia, *Baltic region*, 2014, № 2, p. 4–21, <https://doi.org/10.5922/2079-8555-2014-2-1>.
12. Kuznetsova, T. Yu., Fedorov, G. M. 2011, The territorial differentiation of demographic development of the Baltic microregion, *Vestnik of Immanuel Kant Baltic Federal University*, № 1, p. 131–137 (in Russ.).
13. Zinovyev, A., Turov, N., Golikov, A. 2018, Post-socialist changes in the political and geographical structure of Poland, *Pskov Journal of Regional Studies*, № 1 (33), p. 24–39 (in Russ.).
14. Palmowski, T., Fedorov, G. M. 2019, The development of a Russian-Polish cross-border region: the role of the Kaliningrad agglomeration and the Tri-City (Gdansk — Gdynia — Sopot), *Baltic region*, vol. 11, № 4, p. 6–19, <https://doi.org/10.5922/2079-8555-2019-4-1>.
15. Kuznetsova, T. Yu. 2018, Population change in the neighbouring regions of Russia and the European Union countries, *Baltic region*, vol. 10, № 3, p. 41–57, <https://doi.org/10.5922/2079-8555-2018-3-3>.
16. Lialikova, V. I., Kalinina, E. N. 2016, Factors improving quality of life in the Polish regions, *Vestnik of Yanka Kupala State University of Grodno, Series 5. Economics. Sociology. Biology*, vol. 6, № 3, p. 61–72 (in Russ.).
17. Martynov, V. L., Sazonova, I. E. 2021, Territorial features of demographic development in Poland under the impact of the COVID-19 pandemic, *Pskov Journal of Regional Studies*, № 1 (45), p. 37–45, <https://doi.org/10.37490/S221979310013636-2> (in Russ.).
18. Druzhinin, P. V., Molchanova, E. V. 2021, The first and second waves of the COVID-19 pandemic in the Russian regions: comparison of the change in the mortality rate, *Journal of Siberian Federal University. Humanities & Social Sciences*, vol. 14, № 7, p. 1028–1038, <https://doi.org/10.17516/1997-1370-0782>.

19. Druzhinin, P. V., Molchanova, E. V. 2021, Mortality rates in Russian regions in the context of the COVID-19 Pandemic, *Regionology = Russian Journal of Regional Studies*, vol. 29, № 3, p. 666—685, <https://doi.org/10.15507/2413-1407.116.029.202103.666-685> (in Russ.).

20. *Wojska radzieckie w Polsce 1939—1993*. 2013, Legnica: Państwowa Wyższa Szkoła Zawodowa im. Witelona, 504 s.

21. Popov, A. A. 2011, The history of the development of the Silesian Voivodeship in the context of the regional policy of Poland and the European Union (1990s — 2000s), *Izvestija vysshih uchebnyh zavedenij. Ural'skij region*. № 1, p. 65—73.

22. Petrovskaya, O. 2012, Formation of the borders of Western Belarus in 1939—1940, *Zhurnal rossijskikh i vostochnoevropejskikh istoricheskikh issledovanij*, № 1 (4), p. 24—42 (in Russ.).

23. Markelov, N. A. 2017, Belostok region after the second world war: soviet-polish border and the ethnic problem, *Klio*, № 12 (132), p. 159—164 (in Russ.).

24. Bugowski, L. K. 2019, Demographic determinants of the regional development in Eastern Poland, *Economic and Environmental Studie*, vol. 19, № 2, p. 163—183, <https://doi.org/10.25167/ees.2019.50.1>.

25. Kuznetsov, A. 2009, Regional Economic Policy of Poland, *World Economy and International Relations*, 2009, № 11, p. 68—77, <https://doi.org/10.20542/0131-2227-2009-11-68-77> (in Russ.).

26. Fedorov, G. M. 2016, The problems of cross-border region-formation in the Russian regions on Baltic, *Social'no-jekonomicheskaja geografija. Vestnik asociacii rossijskikh geografov-obshhestvovedov*, № 2, p. 82—92 (in Russ.).

27. Gumenyuk, I. S., Studzieniecki, T. 2018, Current and prospective transport connections between Poland's border voivodeships and Russia's Kaliningrad region, *Baltic region*, vol. 10, № 2, p. 114—132, <https://doi.org/10.5922/2079-8555-2018-2-8>.

28. Gulina, O., Pozniak, A. 2018, Ukrainian Migration to Russia and Europe: New Trends and Its Consequences, *The Journal of Social Policy Studies*, vol. 16, № 4, p. 561—576, <https://doi.org/10.17323/727-0634-2018-16-4-561-576> (in Russ.).

29. Martynov, V. L., Sazonova, I. E. 2017, Modern geodemographic problems of the European Union and the migration crisis of the 2010s, *Baltic region*, vol. 9, № 1, p. 68—80, <https://doi.org/10.5922/2079-8555-2017-1-6>.

30. Martynov, V. L. 2001, Communications' Environment of the World and Social Development, *World Economy and International Relations*, № 1, p. 27—33, <https://doi.org/10.20542/0131-2227-2001-1-27-33> (in Russ.).

31. Zelenyuk, J. M. 2017, Social, Economic and Territorial Aspects of Poland's Integration into the European Union, *The Bulletin of Irkutsk State University. Series Earth Sciences*, vol. 21, p. 46—58 (in Russ.).

32. Kuznetsov, A. V. 2016, Is Poland a Bridge or a Barrier for Economic Relations between Germany and Russia?, *Sovremennaya Evropa*, № 4 (70), p. 79—82, <https://doi.org/10.15211/soveurope420167982> (in Russ.).

The authors

Prof Vasilii L. Martynov, Herzen State Pedagogical University of Russia, Russia.

E-mail: lwowich@herzen.spb.ru

<https://orcid.org/0000-0002-7741-1719>

Dr Irina Ye. Sazonova, Herzen State Pedagogical University of Russia, Russia.

E-mail: iesazonova@herzen.spb.ru

<https://orcid.org/0000-0002-3456-1223>



ВЛИЯНИЕ ПРОДОВОЛЬСТВЕННОГО ЭМБАРГО НА ПОТРЕБИТЕЛЬСКИЕ ПРЕДПОЧТЕНИЯ И ТРАНСГРАНИЧНЫЕ ПРАКТИКИ НАСЕЛЕНИЯ КАЛИНИНГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ

К. А. Морачевская^{1,2} 

А. В. Лялина³ 

¹Санкт-Петербургский государственный университет,
199034, Россия, Санкт-Петербург, Университетская наб., 7—9

²Институт географии РАН,
119017, Россия, Москва, Старомонетный пер., 29

³Балтийский федеральный университет им. И. Канта,
236041, Россия, Калининград, ул. А. Невского, 14

Поступила в редакцию 24.11.2022 г.

Принята к публикации 13.02.2023 г.

doi: 10.5922/2079-8555-2023-2-4

© Морачевская К. А., Лялина А. В.,
2023

Изучение продовольственного рынка российских регионов в условиях действия продовольственного эмбарго 2014 г. представляет широкий научный интерес для установления рисков продовольственной безопасности и возможностей их преодоления. Калининградская область, являясь эксклавным регионом России, наиболее остро из всех регионов страны отреагировала на введенные ограничения ввиду высокой зависимости продовольственного рынка от импорта готовой продукции и сырья из других стран или транзита через территории третьих стран из России. Целью настоящей статьи стала оценка трансформации потребительских предпочтений жителей Калининградской области в 2014—2021 гг. под влиянием введения продовольственного эмбарго. В круг научных вопросов также вошел анализ изменения трансграничной мобильности калининградцев, связанной с покупками продовольствия в соседних странах. Основным методом исследования стал социологический опрос, проведенный в сентябре 2021 г. с охватом 1019 респондентов. Дополнительно был осуществлен сравнительный анализ средних цен на продукты питания в регионе и соседних странах в 2012—2019 гг. на основе доступных статистических данных Калининградстата и национальных служб статистики в Польше и Литве. Были систематизированы способы приобретения продовольствия, попавшего под эмбарго, посредством контент-анализа социальных сетей, сервисов объявлений и совместных закупок, сайтов туристических агентств, региональных новостных порталов, страниц блогеров. В ходе исследования установлено, что одним из самых важных изменений на региональном рынке продовольствия стал рост цен на товарные группы, попавшие под запрет ввоза. Это привело к значительному увеличению доли калининградских и белорусских производителей в потребительской корзине местных жителей, на фоне роста объема и ассортимента продукции, появления новых производителей. В то же время высокая обусловленность приобретения «санкционных» товаров причинами нематериального характера (качество, собственные вкусовые предпочтения) определила сохраняющуюся приверженность местных жителей «старым» стратегиям даже в условиях значительных ограничений.

Ключевые слова:

потребительские предпочтения, трансграничная мобильность, продовольственная безопасность, продовольственное эмбарго, санкции и контрсанкции, цены, пограничье, Калининградская область

Для цитирования: Морачевская К. А., Лялина А. В. Влияние продовольственного эмбарго на потребительские предпочтения и трансграничные практики населения Калининградской области // Балтийский регион. 2023. Т. 15, № 2. С. 62—81. 10.5922/2079-8555-2023-2-4.

Введение и постановка проблемы

Состояние продовольственных рынков в регионах подвержено влиянию не только внутренних (местных социально-экономических и институциональных условий), но и внешних факторов. Для приграничных территорий некоторые факторы, как правило, более ощутимы. К ним относятся режим границы и его изменения, определяющие степень свободы перемещения людей и товаров [1], а также ценовая политика продавцов по обе стороны границы. Трансграничные ценовые градиенты важны для многих участников рынка, так как определяют и предпочтения жителей, покупающих продовольственные товары, и стратегию переработчиков, закупающих сельскохозяйственное сырье, и политику торговых объектов, занимающихся реализацией [2; 3].

Введение Россией ограничений на ввоз сельскохозяйственного сырья и продовольствия из ряда западных стран в 2014 г. имело последствия для всех компонентов продовольственного рынка — от производителей и переработчиков до торговых организаций. Все эти изменения почувствовали на себе потребители, привычные продовольственные предпочтения которых вынуждены были трансформироваться. Калининградская область как импортозависимый регион с точки зрения продовольствия столкнулся с кардинальной перестройкой рынка. Кроме того, в российском эксклаве усугубились проблемы экономической доступности продовольствия, что помимо прямых последствий продовольственного эмбарго было обусловлено высокой чувствительностью доходов населения и региональной экономики к изменению курса рубля по отношению к другим валютам [4; 5], а также нарастанием отставания региона от среднероссийского уровня в покупательной способности по широкому кругу продуктов [6].

В данной работе мы ставим своей целью оценить, как трансформировались потребительские предпочтения населения Калининградской области под влиянием продовольственного эмбарго в период с 2014 по 2021 г. Кроме того, мы рассматриваем изменения типичных трансграничных практик жителей эксклава, связанных с покупкой продовольствия в соседних странах.

Обзор предшествующих исследований

Одним из очевидных последствий введения продовольственного эмбарго для населения России стал рост потребительских цен из-за сокращения импорта, недостаточной самообеспеченности по многим товарным группам и снижения конкуренции на внутреннем рынке [7; 8]. В сочетании со снижением доходов граждан наблюдался сдвиг в потреблении в пользу менее дорогих товарных позиций, часто невысокого качества [7].

Вторым последствием для потребителей стало снижение выбора [9]. С годами выбор расширился, но тем не менее серьезно трансформировался: появились новые и выросли многие «старые» отечественные производители, расширился ассортимент продукции, импортируемой из стран, в отношении которых эмбарго не было введено, иным по цене и/или качеству стал выбор элитных и диетических продуктов. Это объясняется невысокой инвестиционной привлекательностью пищевой отрасли, кадровым дефицитом в ней и т. д. [10].

Сопоставительное исследование ценовых эффектов и эффектов изменения предложения (эффектов замещения) выполнено Е. В. Берендеевой и Т. А. Ратниковой [11]. Авторы выяснили, что тренды изменений различались в сельской и городской местности. Например, в городах рынок фруктов и овощей претерпел гораздо более значимые изменения, чем на сельских территориях, где жители выращивают их самостоятельно [11]. По мнению исследователей, отличались также преобразования в столичных регионах в сравнении с другими территориями страны, так как в них процент импортной продукции до 2014 г. был более высоким.

В ряде работ доказано, что продовольственное эмбарго оказало влияние на рост производства отдельных видов продукции в России. В исследовании Н. А. Волчковой и П. О. Кузнецовой отмечается, что успешное импортозамещение в России произошло в трех продуктовых категориях: мясо птицы, свинина и помидоры [12]. Установлено также, что в условиях активной государственной поддержки сельскохозяйственные производители часто продолжали действовать как рыночно ориентированные, то есть увеличивали производство самых востребованных на внутреннем и внешнем рынках культур иногда в ущерб прочим необходимым, но менее рентабельным видам продукции [13].

В описанном контексте Калининградская область представляет собой яркий пример региона, где, с одной стороны, на 2014 г. была крайне высока зависимость от импортного продовольствия, с другой — устойчиво проявлялись тенденции отставания региона от среднероссийского уровня покупательной способности по широкому кругу продовольственных товаров.

Кроме того, в Калининградской области наблюдались стремительные темпы роста сельскохозяйственного производства в период после введения продовольственного эмбарго. Принципиальное значение для этого имела активная реализация мер государственной поддержки агропромышленного комплекса [14]. Потенциальная емкость продовольственного рынка, большая доля неиспользуемых сельскохозяйственных земель, сравнительно развитая пищевая промышленность также благоприятствовали достаточно быстрому старту в развитии агропромышленного комплекса региона [15]. Многократно возросло производство овощей, фруктов и ягод, молока и молокопродуктов, мяса и мясопродуктов, однако пороговые значения самообеспеченности, определенные «Доктриной продовольственной безопасности Российской Федерации», так и не были достигнуты в большинстве «санкционных» отраслей (кроме производства мяса). Сохранялись также трудности в пищевой промышленности, остро переживающей разрыв трансграничных сырьевых связей (импорт мяса и сухого молока) [14].

К теме нашего исследования также имеет отношение отдельный пласт работ, который касается трансграничных практик и их разновидности — поездок населения за покупками в соседнюю страну. Трансграничную потребительскую мобильность связывают не только с ценовыми градиентами, но и с уровнем открытости границ [16]. В литературе отдельно описан феномен «покупок для развлечений». К ним относят в том числе поездки в другую страну за продовольствием с целью попробовать что-то новое и необычное [16].

В существующих исследованиях выделяют три подхода к изучению трансграничных практик, связанных с покупками:

- 1) оценка влияния макрофакторов, стимулирующих мобильность. К ним относятся уровень доходов населения, разница в валютах и валютных курсах и пр.;
- 2) оценка мезо- и микрофакторов, характеризующих наличие торговых объектов и их технико-экономические параметры;
- 3) оценка личностных факторов, определяющих потребительское поведение (мобильность, вкусовые предпочтения, степень важности выбора в покупках и пр.) [17; 18].

Обобщение обширного эмпирического материала по разным участкам границ России, касающегося такого рода трансграничной мобильности, выполнено М. В. Зотовой и соавторами [19]. В отношении калининградских границ доказано, что сильные мотивы заставляли преодолевать препятствия: отмена режима местного приграничного передвижения (МПП) не привела к радикальным изменениям в типичном потребительском поведении населения Калининградской области, если речь идет о покупках в приграничных польских супермаркетах [19]. Наши предыдущие исследования также доказывают, что жители Калининградской области,

привыкшие к поездкам за границу для покупки продовольствия, в целом продолжили их совершать после 2014 г. В то же время пандемия COVID-19 практически не оставила альтернативы населению эксклава, кроме как перейти на имеющиеся на рынке аналоги [6].

Однако вопрос изменения трансграничных практик под влиянием внешних факторов, преобразующих внутренний рынок, изучен для региональных кейсов достаточно слабо. Кроме того, интересны не только исследования, фиксирующие трансформацию уровня доходов, потребления, но и то, к каким результатам в изменении потребительского поведения привело продовольственное эмбарго.

Материалы и методы

Исследование состояло из нескольких блоков. Первый блок подразумевал сравнительный ретроспективный анализ индексов потребительских цен на продовольственные товары и цен на них в Калининградской области и в соседних Польше и Литве¹ в период до введения санкций и контрсанкций (2012—2013) и после 2014 г. до начала пандемии COVID-19 в 2020 г., влияние которой «наслоилось» на последствия ограничений 2014 г. Целью было выявление динамики ценовых градиентов, являющихся импульсом к трансграничным поездкам за продуктами, а также к покупкам продукции, ввезенной с территории сопредельных стран. Для анализа были отобраны продуктовые позиции, отвечающие условиям сопоставимости в российской (на уровне страны и региона), польской и литовской статистике (табл. 1). Источниками информации послужили порталы официальных органов государственной статистики России², Польши³ и Литвы⁴, а также официальные статистические публикации (Lithuania in figures). Стоимость товаров в иностранной валюте (польский злотый и евро) была конвертирована в российские рубли по данным источника «Калькулятор. Справочный портал»⁵. Использовались данные на конец года.

Таблица 1

Соответствие наименования отдельных продовольственных товаров в статистике России, Польши и Литвы

Наименование продукции, единица измерения		
в российской статистике	в польской статистике	в литовской статистике
<i>Молочная продукция (молоко, йогурты и т. д.)</i>		
Молоко питьевое цельное стерилизованное, 2,5—3,2 % жирности, л	Молоко стерилизованное коровье, 3—3,5 % жирности, л	Молоко пастеризованное 2,5 % жирности, л
Творог жирный, кг	Творог полужирный, кг	Творог 9 % жирности, 200 г
<i>Сыр</i>		
Сыры сычужные твердые и мягкие, кг	Созревающий сыр, кг	Ферментированный сыр, 45—50 %, кг
<i>Свежее мясо</i>		
Говядина на кости, кг	Говяжье мясо на косточках (ростбиф), кг	Говяжья ветчина с костью, кг

¹ По Литве представлены данные начиная с 2016 г., когда страна вошла в зону евро.

² ЕМИСС, 2022, URL: <https://fedstat.ru/> (дата обращения: 22.10.2022).

³ Statistics Poland, 2022, URL: <https://bdl.stat.gov.pl/bdl/metadane/cechy/2917?back=True> (дата обращения: 22.10.2022).

⁴ Official Statistics portal, 2022, URL: <https://osp.stat.gov.lt/statistiniu-rodikliu-analize?hash=d3303751-7d2e-4304-87f3-334d8ddb166#/> (дата обращения: 22.10.2022).

⁵ Калькулятор. Справочный портал, 2022, URL: <https://www.calc.ru/kotirovka-zlotiy.html> (дата обращения: 22.10.2022).

Окончание табл. 1

Наименование продукции, единица измерения		
в российской статистике	в польской статистике	в литовской статистике
<i>Свежее мясо</i>		
Свинина на кости, кг	Мясо свинины на кости (корейка в центре), кг	Свиной окорок с костью, кг
Куры охлажденные и мороженые, кг	Выпотрошенная курица, кг	Цыплята-бройлеры, кг
<i>Колбасные и готовые мясные изделия</i>		
Колбаса полукопченая и варено-копченая, кг	Копченая колбаса, кг	Колбасы холодного копчения высшего качества, кг
<i>Рыба и морепродукты</i>		
Соленая сельдь, кг	Соленая сельдь без головы, кг	Соленая сельдь, кг
<i>Овощи</i>		
Картофель, кг	Картофель, кг	Картофель, кг
Морковь, кг	Морковь, кг	Морковь, кг
Лук репчатый, кг	Лук, кг	Лук, кг
Фрукты и ягоды		
Яблоки, кг	Яблоки, кг	Яблоки, кг

Второй блок включал обзор возможностей покупки товаров, запрещенных к ввозу в Россию после 2014 г. Для этого проводился контент-анализ социальных сетей («ВКонтакте», «Facebook»*, «Instagram»^{*1}), сервисов объявлений («Авито»), сервисов совместных закупок, сайтов туристических агентств, региональных новостных порталов (Newkaliningrad.ru, klops.ru, kgd.ru), страниц блогеров, посвященных покупке «санкционных» товаров в Калининградской области. Исследование проводилось в сентябре — ноябре 2022 г. и включало активные на момент анализа страницы пользователей социальных сетей и объявления. Смысловыми единицами изучаемого содержания стали текущая и архивная информация об организованных турах за покупками продовольствия в Польшу и Литву, информация об услугах по доставке продуктов из Польши и Литвы, данные о торговле «санкционными» товарами на территории региона. Единицей счета послужило число подписчиков в социальных сетях на 8 ноября 2022 г.

Третий блок состоял в оценке динамики потребительских предпочтений в отношении продовольственных товаров и трансграничной мобильности после 2014 г. по результатам массового опроса населения Калининградской области, проведенного в сентябре 2021 г.

Число опрошенных составило 1019 чел. Для проведения опроса использовалась стратифицированная, трехступенчатая, квотная выборка со случайным отбором домохозяйств на маршруте опроса. Репрезентативность результатов в отношении пространственных различий, существующих на территории Калининградской области, обеспечивалась стратификацией территории. Выделение страт проводилось с учетом особенностей географического положения, численности населения, экономической специализации, обеспеченности транспортной инфраструктурой:

- 1) областной центр — Калининград;
- 2) приморские муниципальные образования (МО): Зеленоградский, Пионерский, Светлогорский, Янтарный и Балтийский округа;
- 3) муниципалитеты, ориентированные на Калининград, — Гурьевский и Светловский округа;

¹ Принадлежат Meta — организации, деятельность которой признана экстремистской и запрещена на территории России.

4) муниципалитеты центра области — Гвардейский, Черняховский, Гусевский и Полесский округа;

5) пограничные с Литвой муниципалитеты — Неманский, Нестеровский, Краснознаменский, Славский и Советский округа;

6) пограничные с Польшей муниципалитеты — Озерский, Правдинский, Багратионовский, Мамоновский и Ладушкинский округа.

На первой ступени выборки определялось количество респондентов в странах в соответствии с их удельным весом в генеральной совокупности. На второй ступени выборки уточнялись точки опроса с учетом численности городского и сельского населения в каждой стране. На третьей ступени производилось квотирование количества респондентов для каждой точки опроса по полу и возрасту в соответствии с удельным весом половозрастных групп в генеральной совокупности — взрослом населении Калининградской области.

Анкета содержала вопросы, связанные с трансграничными практиками, ролью импортного продовольствия в структуре потребления, произошедшими изменениями в отдельных продуктовых нишах и восприятием их населением.

Результаты исследования и их обсуждение

Трансграничные ценовые градиенты. Динамика индекса потребительских цен на продовольственные товары в Калининградской области в значительной степени отличалась от показателей сопредельных стран в течение практически всего рассматриваемого периода (рис. 1). В то время как в странах Евросоюза 2013—2015 гг. были сопряжены практически с нулевой продовольственной инфляцией, в России произошел скачок цен более чем на 115 %, в Калининградской области — почти на 125 %. Такой эффект стал следствием, во-первых, роста цен на импортные товары из-за падения курса рубля по отношению к мировым валютам в 2014 г., во-вторых, введения продовольственного эмбарго на целый ряд товаров. С 2016 г. темпы изменения цен в целом выровнялись и колебались в пределах 100—105 %.

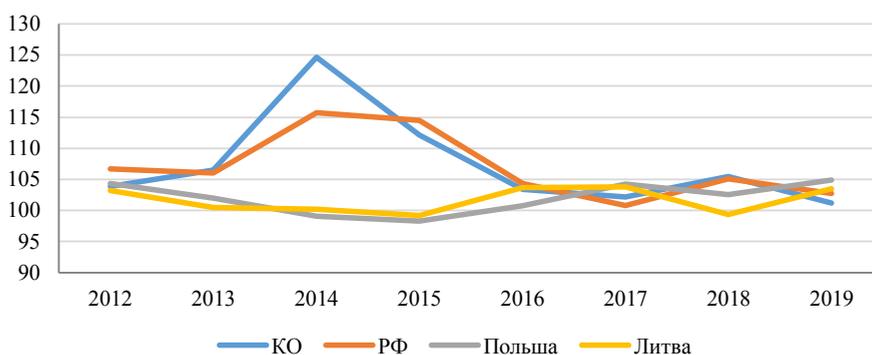


Рис. 1. Индекс потребительских цен на продовольственные товары (не включая алкогольные напитки и табак), % к предыдущему году

Источник: Индексы потребительских цен на товары и услуги, 2022, *ЕМИСС*, URL: <https://fedstat.ru/indicator/31074> (дата обращения: 10.10.2022) ; CPI-based consumer price changes, 2022, *Statistics Lithuania*, URL: <https://osp.stat.gov.lt/statistiniu-rodikliu-analize?hash=94c9a88f-ec80-4992-9789-7167cc3d9b5a> (дата обращения: 10.10.2022) ; Yearly price indices of consumer goods and services from 1950, 2022, *Statistics Poland*, URL: <https://stat.gov.pl/en/topics/prices-trade/price-indices/price-indices-of-consumer-goods-and-services/yearly-price-indices-of-consumer-goods-and-services-from-1950/> (дата обращения: 10.10.2022).

Как видно из таблицы 2, стоимость отдельных (рассмотренных) продовольственных товаров в регионе в этот период была выше стоимости и польских, и литовских товаров. В 2012—2013 гг. наибольший отрыв по рассмотренным позициям фиксировался по ряду молочных продуктов (в 1,4—1,5 раза), мясу курицы (с Польшей, в 1,5—1,6 раза), колбасным и готовым мясным изделиям (в 2 раза), моркови (с Польшей, в 1,6 раза), картофелю (в 1,4 раза), яблокам (в 1,6 раза). При этом только рыба и морепродукты стоили в Калининградской области дешевле, чем у соседей.

Таблица 2

**Превышение цен на отдельные продовольственные товары
в Калининградской области относительно таковых в Польше и Литве, раз**

Продукция	Страна	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
<i>Молочная продукция (молоко, йогурты и т. д.)</i>									
Молоко питьевое цельное стерилизованное, 2,5—3,2 % жирности, л	PL	1,5	1,5	1,4	1,2	1,2	1,7	1,7	1,5
	LT	1,4	1,4	1,3	1,1	1,0	1,4	1,5	1,3
Творог жирный, кг	PL	1,7	1,5	1,5	1,1	1,1	1,5	1,3	1,2
	LT	1,4	1,3	1,2	0,9	1,0	1,2	1,2	1,1
<i>Сыр</i>									
Сыры сычужные твердые и мягкие, кг	PL	—	—	1,5	1,2	1,2	1,4	1,3	1,3
	LT	—	—	—	—	0,8	1,0	0,9	0,9
<i>Свежее мясо</i>									
Говядина на кости, кг	PL	1,01	0,95	0,96	0,8	0,7	0,9	0,8	0,7
	LT	1,1	1,1	1,2	0,9	0,9	1,0	1,0	0,9
Свинина на кости, кг	PL	1,2	1,1	1,4	0,9	0,8	—	—	—
	LT	—	—	—	—	0,8	1,0	1,1	0,8
Куры охлажденные и мороженые, кг	PL	1,6	1,5	1,6	1,1	1,1	1,4	1,2	1,1
	LT	1,1	1,1	1,1	0,8	0,8	0,9	0,9	0,8
<i>Колбасные и готовые мясные изделия</i>									
Колбаса полукопченая и варено-копченая, кг	PL	2,0	2,0	2,3	1,7	1,5	1,7	1,6	1,4
	LT	—	—	—	—	0,5	0,6	0,6	0,5
<i>Рыба и морепродукты</i>									
Соленая сельдь, кг	PL	0,9	0,8	0,9	0,9	0,8	1,0	0,8	—
	LT	—	—	—	—	0,9	1,1	1,0	0,8
<i>Овощи</i>									
Картофель, кг	PL	1,3	1,5	3,2	0,7	0,7	1,4	0,7	0,3
	LT	1,3	1,6	2,03	0,8	0,6	1,3	0,8	0,6
Морковь, кг	PL	1,6	1,7	2,4	0,9	0,9	1,2	0,8	0,6
	LT	1,1	1,3	2,1	0,8	1,1	1,8	1,5	1,1
Лук репчатый, кг	PL	1,1	1,1	1,8	0,7	0,7	1,1	0,7	0,5
	LT	—	—	—	—	1,1	1,9	1,1	0,9
<i>Фрукты и ягоды</i>									
Яблоки, кг	PL	—	1,7	3,4	1,7	1,5	1,6	2,0	1,2
	LT	1,4	1,6	2,5	1,4	1,6	1,8	1,9	1,2

Примечание: в соответствии с Общероссийским классификатором стран мира PL — Польша, LT — Литва.

В 2014 г. различия в стоимости товаров достигли своих пиковых значений — стоимость фруктов и овощей, колбасных изделий в регионе превышала аналогичную в Польше и Литве в среднем в 2—3,5 раза. Однако падение курса национальной валюты (рубля) по отношению к мировым валютам в 2014 г. привело к скачку роста цен как на продовольствие, приобретаемое внутри региона, так и на товары, покупаемые в Польше или Литве. Начиная с 2015 г. покупать продовольствие за рубежом стало не столь выгодно, поскольку по ряду рассмотренных позиций стоимостные различия сократились. В то же время до 2019 г. сохранялось существенное

превышение цен в регионе относительно цен в Польше на молоко (в 1,5 раза), колбасные и готовые мясные изделия (в 1,4 раза), сыры (в 1,3 раза), яблоки (в 1,2 раза), творог жирный (в 1,2 раза); относительно цен в Литве — на молоко (в 1,3 раза), яблоки (в 1,2 раза).

Стоит отметить, что польские и литовские продовольственные товары помимо ценовых градиентов на протяжении всего периода отличались от представленных в Калининградской области бóльшим разнообразием ассортимента. Это касается прежде всего молочных и кисломолочных продуктов, колбасных и готовых мясных изделий, мясных, овощных и фруктовых консервированных продуктов.

Способы приобретения «санкционных» товаров в Калининградской области.

Возможности приобретения продовольственных товаров в соседних странах для жителей Калининградской области до пандемийных ограничений 2020—2021 гг. были достаточно разнообразны (табл. 3). В этот период на региональном туристском рынке были широко представлены туры в Польшу и Литву, в программах которых были предусмотрены остановки в супермаркетах. После 2015 г. такие туры сохранились только в Польшу, поскольку поездки в Литву после вступления республики в зону евро в 2015 г. перестали быть рентабельными вследствие существенного роста цен на товары в ней. Большую популярность также имели так называемые специализированные шопинг-туры в польские города Гданьск, Бартошице, Бранёво, Эльблонг и некоторые другие. В числе наиболее популярных для шопинга городов Литвы были Каунас, Вильнюс, Клайпеда. Были также распространены трансферы и поездки с попутчиком. К сожалению, оценить количественно популярность таких туров в ретроспективе не представляется возможным. По данным на ноябрь 2022 г., доля подписчиков в группах в социальных сетях, предлагающих подобные туры, от общей численности населения области не превышает 0,6 %.

Введение в 2012 г. упрощенного режима МПП между Россией и Польшей стимулировало трансграничные взаимные пассажиропотоки и вслед за ними развитие розничной и оптовой торговли в польских воеводствах вдоль государственной границы с РФ [20—23]. Некоторые польские магазины для привлечения покупателей из Калининградской области предлагали бесплатные шопинг-туры. Таким примером выступали бесплатные рейсы в торговый центр «Авангарда» в г. Бартошице (расстояние от Калининграда — 59 км) в 2016—2018 гг. Действие режима МПП до 2016 г. неоспоримо способствовало росту потребления продовольствия, приобретенного в Польше, жителями эксклава. Приостановка работы механизма МПП ослабила интенсивность приграничного сотрудничества и подобных трансграничных практик, но не прекратила их [24—26].

Внешнеполитическая обстановка и отношения с соседними странами способствовали развитию трансграничного бизнеса, зачастую представленного в торговле товарами из Польши и Литвы на калининградском рынке. К ним можно отнести услуги по доставке продуктов из сопредельных стран и торговлю такими товарами на территории региона.

Обзор сервисов по доставке продовольствия из Польши и Литвы показал, что чаще всего такую услугу предоставляют организации, занимающиеся доставкой любых (в том числе непродовольственных) товаров из Европы, на площадках тематических интернет-магазинов. Возможность последующей доставки товаров по России повысила их популярность среди жителей других регионов РФ. Поэтому охват групп в социальных сетях на сегодняшний день оказывается в разы (от 2 до 5) выше, чем среди сообществ по организации шопинг-туров. При этом пользователи из других регионов России чаще заказывают непродовольственные, чем продовольственные товары. Собственно, по текущим данным, сервисы по доставке продуктов питания немногочисленны, с охватом до 1 % населения региона.

Таблица 3

Способы приобретения товаров из Польши и Литвы в Калининградской области (по данным с 2012 г.)

Способ	Описание	Пример	Охват (число подписчиков в социальных сетях на 8 ноября 2022 г.)
В рамках туристических поездок	Специальный шопинг-тур. В Польше — в близлежащие населенные пункты в зоне действия МПП (например, Гданьск, Бранёво, Эльблонг, Гдыня, Бартошице, Ольштын). В Литве — Каунас, Вильнюс, Клайпеда, Тракай. Обычно включает 1–2 дня, с посещением продовольственных магазинов: в Польше — «Auchan», «Lidl», «Biedronka», в Литве — «Maxima», «Rimi», «Nurpermarket»	«Тропиканка» (турфирма)	1650 («Instagram»)
		«Центр поездок в Польшу. Трансфер» (группа в «VK»)	3164 («VK»)
		«Балтик-турист» (турфирма)	3008 («Instagram»), 1023 («VK»)
		«Евротур» (турфирма)	5600 («VK»)
		«Перевозофф39» (группа в «VK»)	4081 («VK»)
		«Шенгенские визы в Калининграде, Польша, Германия» (группа в «VK»)	2593 («VK»)
		«Виза-маркет» (турагентство)	11 794 («VK»)
		«Калейдоскоп Тур» (турфирма)	976 («VK»)
		«Golden Travel Калининград»	1650 («VK»)
		«Bestway-Калининград. Поездки в Польшу и Европу» (группа в «VK»)	1332 («VK»)
Туристические ознакомительные туры по городам Польши и Литвы с заездом в торговый центр Поездка с попутчиком. Трансферы (индивидуальные и коллективные)	«Шоп-Туры в Польшу, трансфер, доставка товаров» (virbus59, группа в «VK»)	3433 («VK»)	
	Большинство туристических фирм Калининградской области	—	
	«Калининград. Попутчики. Поездки в Польшу» (группа в «VK»)	4087 («VK»)	
ИП Бережной А. Н. (поездки в форме попутчиков)	2178 («VK»)		

Доставка продуктов из Польши и Литвы	Услуга предоставляется компаниями, организующими доставку любых продовольственных и непродовольственных товаров. Также предоставляются курьерские услуги по доставке из Польши и Литвы посылок из других стран в Калининград. Дополнительно предоставляют доставку товаров по России. Совместные закупки	«Шоп-туры в Польшу, трансфер, доставка товаров» (vrbus39, группа в «ВК») «Товары из Польши. Калининград» (группа в «ВК») BR39.RU (интернет-магазин, ООО «С22») Allegroexpress.ru (интернет-магазин) FastBox.ru (интернет-магазин) Allegro39.ru (интернет-магазин) «Польские продукты. Polska 39» «Польские продукты с доставкой» «Совместные покупки в Калининграде SP39.RU» (интернет-портал)	3433 («ВК») 8050 («ВК») 10 359 («ВК») 2801 («ВК») 20 073 («ВК») 15 680 («ВК») 464 («ВК»), 8448 («Instagram») 1320 («Instagram») Количество просмотров на закупки продовольствия в Польше: от 500 до 2000 («ВК»)
Покупка в точках розничной торговли на территории Калининграда и области	Точки розничной торговли в Калининградской области, включающие рынки, небольшие магазины и торговые павильоны, временные пункты стихийной торговли (торговые палатки), продажу «с машины» (в том числе через посредников в лице дальнобойщиков). Городские ярмарки	Отдельные частные несетевые магазины и торговые точки в ТЦ, мини-рынки	—

Примечание: * За три дня таможенники изъяли больше 100 кг «санционки» в магазинах Калининграда, 2022, *KGD.RU*, URL: <https://kgd.ru/news/society/item/98651-za-tri-dnya-tamozhenniki-izyali-bolshe-100-kg-sanckionki-v-magazinah-kaliningrada> (дата обращения: 08.11.2022); В Калининграде прошел рейд по пресечению несанкционированной торговли, 2022, *Рамблер*, URL: https://finance.rambler.ru/other/42668864/?utm_content=finance_media&utm_medium=read_more&utm_source=corylink (дата обращения: 08.11.2022).

В основном ассортимент продукции из Польши и Литвы в розничной торговле в регионе представлен молочной, кисломолочной, сырной продукцией, мяскоколбасными и кондитерскими изделиями. Точки продажи таких товаров были разнообразны и включали продовольственные рынки, магазины и торговые павильоны, временные пункты стихийной торговли (торговые палатки, багажники машин). Последняя информация в новостных порталах региона о ликвидации изъятой «санкционной» продукции датируется сентябрем 2021 г. При этом по данным калининградской таможни только за 2021 г. было изъято более тонны «санкционных» продуктов¹.

Важно отметить, что существенное усложнение покупок «санкционных» товаров в сопредельных странах постепенно приводит не только к замещению таких товаров аналогами, произведенными в других регионах России и странах, не попавших под продовольственное эмбарго, но и к появлению новых производств на территории региона. Национальные польские мясные деликатесы, например, теперь производятся компанией «Pan Wozzek» в Калининграде, сыры из линейки «санкционных» — в местных крафтовых сыроварнях г. Немана («Тильзит-Рагнит»), г. Гурьевска («Шаакен Дорф»), г. Гусева («Branden»), г. Правдинска («Нойдам»), г. Светлого («Bravo Casaro»), национальный литовский торт «Шакотис» готовят в лавке литовской кухни «Шакотис» в Зеленоградске, венгерский калач «Кюртешкалач» теперь можно купить на гастрономических ярмарках области. Большое разнообразие европейской выпечки представлено в ассортименте калининградских кондитеров, реализующих продукцию через социальные сети. Однако данные товары могут скорее заместить «санкционную» продукцию аналогами по качеству, а не по цене.

Иным образом складывается ситуация в замещении «санкционных» фруктов и овощей. Предпринятые шаги по импортозамещению запрещенных к ввозу товаров местными привели к насыщению калининградского рынка продукцией, в целом сопоставимой с привозной и по качеству и по цене. В регионе было заложено несколько промышленных яблоневых садов, открыты новые крупные тепличные комплексы для круглогодичного выращивания овощей (помидоров, огурцов, зеленых культур), плантации для выращивания ягод, создан Калининградский плодopитомник.

Потребительские предпочтения в отношении продовольственных товаров и трансграничная мобильность после 2014 г. По данным проведенного социологического исследования, 58 % населения Калининградской области до 2014 г. потребляло продукты, которые в связи с введением продовольственного эмбарго стало запрещено ввозить в Россию, 44,8 % респондентов отмечали, что попавшие под санкции товары составляли незначительную часть их продуктовой корзины, для 13,1 % такая продукция доминировала в их покупках в соответствующих нишах. Практика покупки продуктов, находящихся под эмбарго, до 2014 г. была более распространена среди жителей области в возрасте 25—54 лет в хорошем или очень хорошем материальном положении, представляющих такие категории работников, как специалист и управленческий персонал компании (руководитель предприятия, предприниматель, руководитель подразделения). Объяснимым представляется невысокая популярность таких практик среди военнослужащих и сотрудников правоохранительных органов в силу ограничений на трансграничные поездки.

¹ За год калининградские таможенники изъяли более тонны санкционных продуктов, 2022, *KGD.RU*, URL: <https://kgd.ru/news/society/item/99123-za-god-kaliningradskie-tamozhenniki-izyali-bolee-tonny-sankcionnyh-produktov> (дата обращения: 08.11.2022).

Пространственная дифференциация в уровне значимости «санкционной» продукции для населения незначительна на большей части территории области: процент тех, кто потреблял такие продукты, колеблется в диапазоне от 51 до 54 % везде, кроме Калининграда (64 %) и пограничья с Польшей (41 %). Повышенная доля потребления «санкционной» продукции в пограничье с Литвой может объясняться этническими особенностями населения, проживающего здесь, и наличием пешеходного погранперехода в черте г. Советска. Традиционно литовцы, живущие в регионе, концентрируются в областном центре (по данным ВПН-2010 — 18 % всех литовцев) и в пограничных с Литвой муниципалитетах (51 %). Здесь же расположены предприятия, находящиеся в литовской юрисдикции (например, компания ООО «Вичюнай-Русь»), привлекаются временные трудящиеся — мигранты из соседней республики. Популярность литовских товаров среди них выше. В случае с Калининградом это объясняется более высокой мобильностью населения, в целом характерной для жителей крупных городов. В приграничном Багратионовском муниципальном округе, через который проходят основные автомобильные магистрали на Польшу и где расположены несколько автомобильных погранпереходов, более трех четвертей населения живут в сельской местности и не располагают широкими возможностями для поездок за границу. Так, согласно данным опроса, более 40 % жителей сельской местности Калининградской области не покупали продукты, попавшие под эмбарго, до 2014 г. (33 % среди жителей городской местности). С другой стороны, одной из вероятных причин является нежелание жителей пограничья с Польшей откровенно отвечать на вопросы о закупке польских товаров, особенно если это касается незаконного ввоза¹.

Большая часть жителей, привыкших к потреблению импортной продукции, попавшей под запрет ввоза, была вынуждена изменить ассортимент потребляемых продуктов. Адаптация к введенным ограничениям привела к росту потребления продукции российского (20,6 % респондентов) и белорусского (31,4 %) производства, а также к отказу от некоторых видов продукции, не имеющих качественных аналогов (14,8 %).

В Калининградской области высока доля населения, которая, несмотря на введение продовольственного эмбарго, продолжила покупать продукцию, попавшую под запрет ввоза, — 43 % респондентов. Места покупок различаются (рис. 2): чаще всего жители Калининградской области находят нужный товар или у частных торговцев, ввозящих в значительных объемах продукты из Польши «для личного потребления» (45 %), или в небольших частных магазинах (36 %), нелегально торгующих такой продукцией. При этом покупка с рук у перекупщиков является практически единственной возможностью приобретения необходимых товаров в наиболее отдаленных от границы с Польшей муниципалитетах — Неманском, Нестеровском, Славском, Полесском, Черняховском округах, а также в Гусевском, расположенном относительно недалеко от границы с Польшей. Более 70 % жителей, покупающих продукцию, попавшую под эмбарго, совершали покупки таким способом. Покупка в небольших частных магазинах наиболее характерна для жителей городов (Калининград, Советск) и муниципалитетов, тяготеющих к Калининградской агломерации (Гурьевский и Зеленоградский МО), Балтийского ГО. Возможностью самостоятельно приобрести продукты за границей наиболее часто пользовались жители округов, ориентированных на польское пограничье, — Багратионовского (42 %), Гусевского (24 %), а также Гурьевского (37 %).

¹ Житель Багратионовска попытался ввезти из Польши более 400 кг «санкционки», *Аргументы и факты*, 30.04.2019, URL: https://klg.aif.ru/incidents/details/zhitel_bagrationovska_popytalsya_vvezti_iz_polshi_bolee_400_kg_sankcionki (дата обращения: 16.11.2022).



Рис. 2. Способы приобретения «санкционных» товаров жителями Калининградской области

Устойчивость потребительских предпочтений, отмеченная выше, связана с рядом причин. Среди главных респонденты называют качество импортной продукции и собственные вкусовые предпочтения. На третьем месте — отсутствие на местном рынке подобной продукции. Лишь четвертое место среди причин таких покупок занимает более низкая цена. При этом людям с разным уровнем доходов, очевидно, присущи разные причины покупки «санкционных» товаров — жители в плохом и очень плохом материальном положении гораздо чаще выбирали покупку «санкционных товаров» по причине низкой стоимости (18 против 13% по выборке), а для калининградцев, охарактеризовавших свое материальное положение как хорошее или очень хорошее, гораздо большую ценность представлял более широкий ассортимент «санкционной» продукции.

Наибольшую приверженность «санкционной» продукции жители Калининградской области демонстрируют в отношении сыров, колбасных и других мясных изделий, а также молочной продукции (рис. 3). Это отчетливо коррелирует с самообеспеченностью региона данными товарными позициями. Наименее важны для жителей области импортная рыба и морепродукты, по которым собственное производство в регионе считается избыточным: 300 тыс. т в год при личном потреблении в 20 тыс. т в год¹. В то же время, например, продовольственная независимость, согласно нашим расчетам в предшествующих работах, по молоку и молочным продуктам находится на низком уровне в 76% (при «доктринном» пороговом значении в 90%) [14].

Респонденты также отмечали, что введение продовольственного эмбарго подтолкнуло некоторых жителей региона к ведению личного подсобного хозяйства, самостоятельному изготовлению продукции (сыр, творог, хлеб). Подобные стратегии правда довольно редки.

¹ «Рыбохозяйственный комплекс Калининградской области» (в рамках Государственной программы Калининградской области «Развитие рыбохозяйственного комплекса на 2014—2019 гг. 1 этап»): Аналитическая записка / Калининградстат. Калининград, 2020.

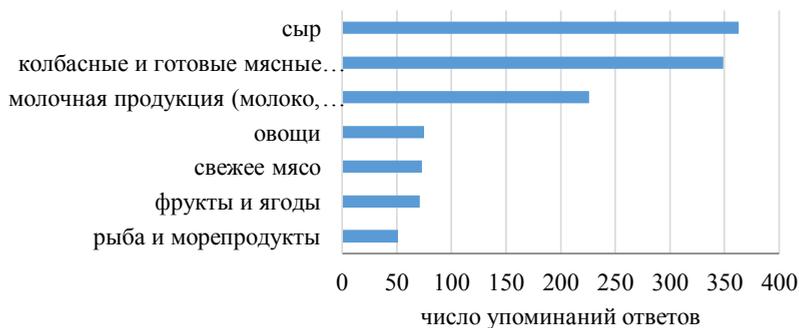


Рис. 3. «Санкционные» товары, которые жители Калининградской области продолжили покупать после 2014 г.

Около половины респондентов заметили увеличение объема и ассортимента продукции в магазинах, а также появление новых калининградских производителей. Чуть менее отчетливы изменения в отношении продовольствия из других регионов России и стран, не попавших под санкции. Четверть респондентов отметила увеличение представленности белорусской продукции в торговых точках. Многочисленна также группа опрошенных, обративших внимание на рост числа продовольственных товаров из Казахстана. Правда стоит отметить, что это прежде всего кондитерская продукция, которая под продовольственное эмбарго не попала.

Одним из самых важных изменений на продовольственном рынке, зафиксированных 83,3 % жителей Калининградской области, является рост цен на товарные группы, попавшие под запрет ввоза. При этом наиболее значимыми изменения оказались для жителей, охарактеризовавших свое материальное положение как плохое или очень плохое (42 % опрошенных в данной категории); 61 % респондентов считают, что после 2014 г. исчезла продукция хорошего качества по выгодным ценам; 34 % заметили, что на полках магазинов появились российские товары под известными зарубежными брендами, попавшими под запрет ввоза; 33,8 % высказали мнение, что значительно сократился или вовсе исчез ассортимент продукции в специальных товарных нишах (деликатесы, диетическая продукция, безлактозное молоко).

В одном из вопросов респондентам предлагалось назвать торговые марки или производителей в конкретных продуктовых («санкционных») нишах, которые доминируют в их покупках в настоящее время. В отношении молочных продуктов отчетливо выделяются две стратегии. Первая — это приверженность местным производителям с абсолютным доминированием продукции «Залесского фермера», колоссально нарастившего производственные мощности и объемы выпуска продукции после введения продовольственного эмбарго. Вторая — ориентация на заполнивших рынок белорусских производителей, которые абсолютно доминируют в сырах.

Более диверсифицированы предпочтения в выборе колбасных и мясных изделий. Отличительной особенностью является сохраняющаяся высокая приверженность польской продукции. Это коррелирует и с состоянием мясной отрасли (производство колбас и мясных изделий), развитие которой тормозилось с 2014 г. проблемами из-за разрыва трансграничных сырьевых связей и недостаточностью, несмотря на рост производства мяса, собственного сыря.

Количество затруднившихся ответить на вопрос о производителях овощей и фруктов так велико, что не позволяет сделать статистически значимые выводы о предпочтениях. Можно предположить, что население преимущественно не обращает внимание на производителя в данных продуктовых категориях, ориентируясь на «то, что есть», внешний вид и цену.

Как известно, одним из вариантов типичного потребительского для жителей пограничья поведения выступают самостоятельные поездки в соседнюю страну за покупками. По данным опроса, 35,7 % населения Калининградской области посещали Польшу и 17,8 % Литву. Высокая интенсивность поездок (раз в месяц и чаще) при этом характерна для 11,4 и 3,4 % населения соответственно.

Среди целей поездок в Польшу первое место делят досуг (посещение музеев, кафе, культурных мероприятий, достопримечательностей) и покупка продовольственных товаров. При поездках в Литву покупка продуктов ввиду их более высокой стоимости не так популярна.

В представленности трансграничных практик отчетливо выражен центр-периферийный градиент и мало проявляется фактор непосредственного соседства. Население, для которого была характерна такая мобильность, преимущественно проживало в Калининграде и окружающем его Гурьевском муниципальном округе. Интересно, что поездки за продуктами чаще всего ассоциировались с выгодностью покупок с точки зрения цены. При этом именно в Калининграде и его пригородах в основном сконцентрировано наиболее обеспеченное население региона. Таким образом, здесь в определенной степени парадоксально сочетаются такие показатели, как более высокие доходы, более высокая мобильность и более выраженное желание сэкономить на покупках продуктов. В то же время единицы опрошенных в приграничных с Польшей муниципалитетах регулярно ездили в соседнюю страну за покупками. Выше были указаны возможные причины этому.

В целом по всей выборке респонденты, посещавшие Польшу, в основном оценивают свое материальное положение как среднее, что позволяет предположить, что во многом подобные поездки были средством экономии, а не удовлетворения вкусовых потребностей.

Среди регулярно ездивших в Польшу в период до закрытия границ в связи с пандемией COVID-19 53 % населения отмечали, что частота поездок из года в год снижалась. Самой значимой причиной такой ситуации респонденты называли пропажу выгоды от таких поездок (из-за динамики курса рубля). Большое значение также имели рост сопутствующих расходов на поездку (страховка, виза) и снижение собственных доходов. Среди популярных причин также называли отмену режима МПП как фактор снижения частоты поездок. Незначительное число респондентов отметили, что перестали ездить, так как «стало нельзя провозить продукты». При этом в действительности продовольственное эмбарго 2014 г. ограничений на провоз продуктов для личного потребления не накладывало.

Выводы

Одним из основных проявлений продовольственного эмбарго для потребителей в России стал рост цен на продукты питания. Для населения внутренних регионов страны ответом на это выступило или увеличение расходов на потребление, или сокращение потребления, или изменение набора приобретаемых продуктов в пользу более дешевого сегмента. Наше исследование подтверждает, что у жителей Калининградской области дополнительно был и иной выбор: продолжать приобретать «санкционные» товары за рубежом или у перекупщиков. Реализация такой стратегии имела динамику на протяжении 2014—2021 гг.

Значительные трансграничные ценовые градиенты в целом делали выгодными покупки продовольствия в Польше до 2019 г., однако выгода снижалась в связи с негативными изменениями валютных курсов. Существенно дешевле тем не менее было приобретать польские сыр, молоко, колбасу и некоторые другие товары. Рентабельность покупки фруктов и овощей, напротив, сократилась, в том числе по причине наращивания объемов внутреннего производства.

Почти 60 % населения Калининградской области до 2014 г. потребляло продукты, попавшие под запрет ввоза. Несмотря на то что статистический анализ фиксирует финансовую выгодность таких покупок, данные опроса показали, что процент приобретающих «санкционные» товары выше среди жителей области, находящихся в хорошем и очень хорошем материальном положении. Уникальной для России ситуацией является тот факт, что как минимум до пандемии COVID-19 43 % жителей эксклава продолжали покупать продукцию, попавшую под запрет ввоза.

Спектр способов приобретения «санкционной» продукции убывает по оси «центр — периферия». Самостоятельно за рубежом, с рук у «перекупщиков», в небольших частных магазинах, продолжающих торговать такими товарами, покупки совершают жители Калининграда и пригородов. В отдаленных муниципалитетах возможности сужаются до одной — приобретение у «перекупщиков». Определенную роль ожидаемо оказывает близость к польской границе — частота трансграничных поездок за продуктами здесь выше, чем в большинстве других муниципалитетов.

Роль «санкционных» товаров в потреблении полностью коррелирует с самообеспеченностью региона по тем или иным товарным позициям. Чем ниже самообеспеченность и глубже проблемы в отрасли, тем выше значение польских товаров в потреблении. Впрочем аналогичный тезис справедлив и в отношении продукции из других регионов России, а также белорусских продуктов, заполнивших рынок после 2014 г.

Наше исследование продемонстрировало, что частота трансграничных поездок после 2014 г. до пандемии COVID-19 устойчиво снижалась по причине падения доходов населения и снижения курса рубля. Тем не менее треть жителей Калининградской области время от времени посещали Польшу, покупая продовольственные товары, нередко делая это попутно с туристическими целями.

Исследование выполнено при финансовой поддержке РФФИ в рамках научного проекта № 20-05-00739. Анализ трансграничных практик населения выполнен при поддержке проекта РНФ «Эффекты и функции границ в пространственной организации российского общества: страна, регион, муниципалитет» (№ 22-17-00263).

Список литературы

1. Palmowski, T., Fedorov, G.M. 2020, The potential for development of Russian-Polish cross-border region, *Geography, Environment, Sustainability*, vol. 13, № 1, p. 21 — 28, <https://doi.org/10.24057/2071-9388-2019-70>.
2. Морачевская, К. А., Лыжина, Е. А. 2020, Адаптация рынков продовольствия приграничных регионов к внешним вызовам: подходы к исследованию, *Балтийский регион — регион сотрудничества. Регионы в условиях глобальных изменений*, Материалы IV международной научно-практической конференции, Калининград: Изд-во БФУ им. И. Канта, с. 109 — 115.
3. Ucak, H. 2012, Producer price disparities in the EU agriculture: divergence or convergence?, *Agricultural Economics (Czech Republic)*, vol. 58, № 8, p. 367 — 371, <https://doi.org/10.17221/84/2011-agricecon>.
4. Никифорова, И. В. 2015, Импортная продовольственная зависимость как угроза продовольственной безопасности Калининградской области, *Вестник Балтийского федерального университета им. И. Канта*, № 3, с. 84 — 90.

5. Волошенко, К. Ю. 2021, Экономическая безопасность в границах экономической сложности, *Регионоведение*, т. 29, № 2, с. 401—426, <https://doi.org/10.15507/2413-1407.115.029.202102.401-426>.
6. Lialina, A., Morachevskaya, K. 2022, Economic Access to Food and COVID-19: New Challenges for the Russian Exclave, *Regional Research of Russia*, № 12, p. 335—349, <https://doi.org/10.1134/S2079970522700289>.
7. Конкина, В. С. 2019, Экономическая доступность продовольствия в контексте проведения политики протекционизма, *ЭКО*, № 8, с. 103—117.
8. Ступникова, А. В. 2018, Пространственные реакции цен на рынках овощей на ограничения внешней торговли, *Пространственная экономика*, № 1, с. 117—137, <https://doi.org/10.14530/se.2018.1.117-137>.
9. Wegren, S. K., Nikulin, A. M., Trotsuk, I. 2017, The Russian variant of food security, *Problems of Post-Communism*, vol. 64, № 1, p. 47—62, <https://doi.org/10.1080/10758216.2016.1163229>.
10. Одегов, Ю., Гарнов, А. 2018, Импортзамещение в пищевой промышленности России, *Федерализм*, № 1, с. 200—213.
11. Берендеева, Е. В., Ратникова, Т. А. 2022, О поселенческих и региональных различиях в воздействии продовольственного эмбарго на потребительские расходы домохозяйств, *Вопросы экономики*, № 3, с. 118—131, <https://doi.org/10.32609/0042-8736-2022-3-118-131>.
12. Волчкова, Н. А., Кузнецова, П. О. 2019, Сколько стоят контрсанкции: анализ благосостояния, *Журнал НЭА*, № 3 (43), с. 173—183, <https://doi.org/10.31737/2221-2264-2019-43-3-9>.
13. Shagaida, N., Uzun, V. 2017, The food embargo and choice of priorities, *Problems of Economic Transition*, vol. 59, № 1—3, p. 202—217, <https://doi.org/10.1080/10611991.2017.1319197>.
14. Волошенко, К. Ю., Морачевская, К. А., Новикова, А. А., Лыжина, Е. А., Калиновский, Л. В. 2022, Трансформация продовольственной самообеспеченности Калининградской области в условиях внешних вызовов, *Вестник Санкт-Петербургского университета. Наука о Земле*, т. 67, № 3, с. 409—430, <https://doi.org/10.21638/spbu07.2022.302>.
15. Зорина, С. И., Манцевич, И. В. 2016, Импортзамещение как фактор роста региональной экономики сельского хозяйства на примере Калининградской области, *Электронный научно-методический журнал Омского ГАУ*, № 2, URL: <http://e-journal.omgau.ru/index.php/spetsvypusk-2/31-spets02/412-00161> (дата обращения: 09.10.2022).
16. Van der Velde, B., Spierings, B. 2007, *Cross Border Shopping and the “Bandwidth of Familiarity”: Exploring the Positive Impact of National Borders on Consumer Mobility in the Euregion Rhine-Waal*, Nijmegen: Nijmegen School of Management, URL: <http://hdl.handle.net/2066/69012> (дата обращения: 11.11.2022).
17. Sikos, T. T., Kovács, A. 2011, Retail competitiveness in a middle sized border town (Komárno, Slovakia), *Hungarian Geographical Bulletin*, vol. 60, № 3, p. 285—306.
18. Stepanova, S. V., Shlapeko, E. A. 2018, Trends in the development of cross-border trade in the Russian-Finnish borderlands, *Baltic Region*, vol. 10, № 4, p. 103—117, <https://doi.org/10.5922/2079-8555-2018-4-7>.
19. Зотова, М. В., Гриценко, А. А., Себенцов, А. Б. 2018, Повседневная жизнь в российском пограничье: мотивы и факторы трансграничных практик, *Мир России*, № 4, с. 56—77, <https://doi.org/10.17323/1811-038X-2018-27-4-56-77>.
20. Dudzinska, K., Dyner, A. M. 2013, Maly ruch graniczny midzy obwodem kaliningradzkim a Polsk — wyzwania, szanse i zagrozenia, *Policy Paper*, № 29 (77).
21. Malkowski, A. 2014, Maly ruch graniczny jako element ksztaltowania wspolpracy transgranicznej, *Prace naukowe uniwersytetu ekonomicznego we wroclawiu, Research papers of Wroclaw university of economics*, № 348, <https://doi.org/10.15611/pn.2014.348.17>.
22. Piekutowska, A. 2016, Maly ruch graniczny — konsekwencje dla regionow przygranicznych, *Politeja, Pismo Wydzialu Studiow Miedzynarodowych i Politycznych Uniwersytetu Jagiellonskiego*, № 41, p. 99—114.
23. Анисевич, Р., Пальмовский, Т. 2014, Польско-российское местное приграничное передвижение: опыт двух лет функционирования, *Наука и туризм: стратегии взаимодействия*, № 1, с. 26—31.
24. Gumenyuk, I. S., Studzieniecki, T. 2018, Current and Prospective Transport Connections between Poland’s Border Voivodeships and Russia’s Kaliningrad Region, *Baltic Region*, vol. 10, № 2, p. 114—132, <https://doi.org/10.5922/2079-8555-2018-2-8>.

25. Лисякевич, Р. 2016, Геоэкономика в торговых отношениях Польши и России, *Современная Европа*, № 6 (72), с. 88—96, <https://doi.org/10.15211/soveurope620168896>.

26. Пальмовский, Т., Федоров, Г. М. 2020, Российско-польское пограничье: проблемы и перспективы развития трансграничных связей, *Полис. Политические исследования*, № 2, с. 178—191, <https://doi.org/10.17976/jpps/2020.02.13>.

Об авторах

Кира Алексеевна Морачевская, кандидат географических наук, доцент кафедры экономической и социальной географии, Санкт-Петербургский государственный университет, Россия; старший научный сотрудник, Институт географии РАН, Россия.

E-mail: k.morachevskaya@spbu.ru

<https://orcid.org/0000-0003-1269-1059>

Анна Валентиновна Лялина, кандидат географических наук, научный сотрудник, Балтийский федеральный университет им. И. Канта, Россия.

E-mail: anuta-mazova@mail.ru

<https://orcid.org/0000-0002-8479-413X>



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/))

THE IMPACT OF FOOD EMBARGO ON CONSUMER PREFERENCES AND CROSS-BORDER PRACTICES IN THE KALININGRAD REGION

K. A. Morachevskaya^{1,2}

A. V. Lialina³

¹Saint Petersburg State University,
7–9 Universitetskaya nab., Saint Petersburg, 199034, Russia

²Institute of Geography Russian Academy of Sciences
29 Staromonentny pereulok, Moscow, 119017, Russia

³Immanuel Kant Baltic Federal University,
14 A. Nevskogo St., Kaliningrad, 236041, Russia

Received 24 November 2022

Accepted 13 February 2023

doi: 10.5922/2079-8555-2023-2-4

© Morachevskaya, K. A., Lialina A. V.,
2023

The Russian food market has been a fascinating subject for researchers investigating food security risks and ways to mitigate them since the embargo was imposed in 2014. The Kaliningrad region, an exclave of Russia, responded more sensitively to the restrictions than any other territory of the country due to the heavy dependence of its food market on imported finished products and raw materials, as well as the transit from Russia via third countries. This study aims to explore how the consumer preferences of Kaliningraders changed in 2014–2021 under the food embargo. The research also investigates changes in the cross-border mobility of the region's residents with regard to the practice of shopping for groceries in neighbouring countries. The principal method used in the study is survey research. A survey of 1,019 respondents was conducted in September 2021. Additionally, a comparative analysis of average

To cite this article: Morachevskaya, K. A., Lialina A. V. 2023, The impact of the food embargo on consumer preferences and cross-border practices in the Kaliningrad region, *Baltic region*, Vol. 15, № 2, p. 62–81.
doi: 10.5922/2079-8555-2023-2-4.

food prices in the region and neighbouring countries from 2012 to 2019 was carried out based on data from Kaliningradstat and the national statistics services in Poland and Lithuania. The ways to obtain embargoed food were systematised using content analysis of social media, advertising and joint purchase services, travel agency websites, regional news portals and blogs. The study found that rising prices for commodity groups falling under the import ban were the most significant change in the regional food market. As a result, the share of Kaliningrad and Belarusian manufacturers in the regional market basket of consumer goods rose dramatically, as the volume and range of products increased and new manufacturers entered the market. At the same time, the dependence of purchases of “sanctioned” goods on non-material reasons (quality, personal preferences) determined Kaliningraders’ continued commitment to the “old” strategies despite significant restrictions.

Keywords:

consumer preferences, cross-border mobility, food security, food embargo, sanctions and counter-sanctions, prices, borderland, Kaliningrad region

References

1. Palmowski, T., Fedorov, G.M. 2020, The potential for development of Russian-Polish cross-border region, *Geography, Environment, Sustainability*, vol. 13, № 1, p. 21—28, <https://doi.org/10.24057/2071-9388-2019-70>.
2. Morachevskaya, K. A., Lyzhina, E. A. 2020, Adaptation of food markets of border regions to external challenges: research approaches, *Baltic Region — The Region of Cooperation. Regions in the era of global change*, The Proceedings of the IV international scientific and practical conference, p. 109—115 (in Russ.).
3. Ucak, H. 2012, Producer price disparities in the EU agriculture: divergence or convergence?, *Agricultural Economics (Czech Republic)*, vol. 58, № 8, p. 367—371, <https://doi.org/10.17221/84/2011-agricecon>.
4. Nikiforova, I. V. 2015, Dependence on imported food as a threat to the food security of the Kaliningrad region, *IKBFU's Vestnik*, № 3, p. 84—90 (in Russ.).
5. Voloshenko, K. Yu. 2021, Economic Security within the Limits of Economic Complexity, *Russian Journal of Regional Studies = Regionology*, vol. 29, № 2, p. 401—426, <https://doi.org/10.15507/2413-1407.115.029.202102.401-426> (in Russ.).
6. Lialina, A., Morachevskaya, K. 2022, Economic Access to Food and COVID-19: New Challenges for the Russian Exclave, *Regional Research of Russia*, № 12, p. 335—349, <https://doi.org/10.1134/S2079970522700289>.
7. Konkina, V. S. 2019, Economic Availability of the Food in the Context of Carrying out a Protectionism, *ECO*, № 8, p. 103—117 (in Russ.).
8. Stupnikova, A. V. 2018, Spatial Reaction of Prices in the Vegetable Markets to Restrictions on Foreign Trade, *Prostranstvennaya Ekonomika = Spatial Economics*, № 1, p. 117—137 (in Russ.), <https://doi.org/10.14530/se.2018.1.117-137>.
9. Wegren, S. K., Nikulin, A. M., Trotsuk, I. 2017, The Russian variant of food security, *Problems of Post-Communism*, vol. 64, № 1, p. 47—62, <https://doi.org/10.1080/10758216.2016.1163229>.
10. Odegov, J. G., Garnov, A. P. 2018, Import substitution in the food industry of Russia, *Federalism*, № 1, p. 200—213 (in Russ.).
11. Berendeeva, E. V., Ratnikova, T. A. 2022, Settlement and regional differences in the impact of the food embargo on household consumer spending, *Voprosy Ekonomiki*, № 3, p. 118—131, <https://doi.org/10.32609/0042-8736-2022-3-118-131> (in Russ.).
12. Volchkova, N. A., Kuznetsova, P. O. 2019, How Much Do Counter-Sanctions Cost: Well-Being Analysis, *Journal of the New Economic Association*, № 3 (43), p. 173—183, <https://doi.org/10.31737/2221-2264-2019-43-3-9> (in Russ.).
13. Shagaida, N., Uzun, V. 2017, The food embargo and choice of priorities, *Problems of Economic Transition*, vol. 59, № 1—3, p. 202—217, <https://doi.org/10.1080/10611991.2017.1319197>.
14. Voloshenko, K. Yu., Morachevskaya, K. A., Novikova, A. A., Lyzhina, E. A., Kalinovsky, L. V. 2022, Transformation of food self-sufficiency of Kaliningrad Oblast in the face of external challenges, *Vestnik of Saint Petersburg University. Earth Sciences*, vol. 67, № 3, p. 409—430, <https://doi.org/10.21638/spbu07.2022.302> (in Russ.).

15. Zorina, S.I., Mancewicz, I. 2016, Import Substitution as a factor of regional economic growth agriculture on the example of Kaliningrad region, *Research and Scientific Electronic Journal of Omsk SAU*, Special Issue, № 2, URL: <http://e-journal.omgau.ru/index.php/spetsvypusk-2/31-spets02/412-00161> (in Russ.) (accessed 09.10.2022).
16. Van der Velde, B., Spierings, B. 2007, *Cross Border Shopping and the “Bandwith of Familiarity”: Exploring the Positive Impact of National Borders on Consumer Mobility in the Euregion Rhine-Waal*, Nijmegen: Nijmegen School of Management, URL: <http://hdl.handle.net/2066/69012> (accessed 11.11.2022).
17. Sikos, T. T., Kovács, A. 2011, Retail competitiveness in a middle sized border town (Komárno, Slovakia), *Hungarian Geographical Bulletin*, vol. 60, № 3, p. 285—306.
18. Stepanova, S. V., Shlapeko, E. A. 2018, Trends in the development of cross-border trade in the Russian-Finnish borderlands, *Baltic Region*, vol. 10, № 4, p. 103—117, <https://doi.org/10.5922/2079-8555-2018-4-7>.
19. Zotova, M., Gritsenko, A., Sebentsov, A. 2018, Everyday Life in the Russian Borderlands: the Motives and Determinants of Cross-border Practices, *Universe of Russia*, vol. 27, № 4, p. 56—77, <https://doi.org/10.17323/1811-038X-2018-27-4-56-77> (in Russ.).
20. Dudzinska, K., Dyner, A. M. 2013, Maly ruch graniczny midzy obwodem kaliningradzkim a Polsk — wyzwania, szanse i zagrozenia, *Policy Paper*, № 29 (77).
21. Malkowski, A. 2014, Maly ruch graniczny jako element ksztaltowania wspolpracy transgranicznej, Prace naukowe uniwersytetu ekonomicznego we wroclawiu, *Research papers of Wroclaw university of economics*, № 348, <https://doi.org/10.15611/pn.2014.348.17>.
22. Piekutowska, A. 2016, Maly ruch graniczny — konsekwencje dla regionow przygranicznych, Politeja, *Pismo Wydzialu Studiow Miedzynarodowych i Politycznych Uniwersytetu Jagiellonskiego*, № 41, p. 99—114.
23. Anisevich, A., Palmobsky, T. 2014, Polish-Russian local near-border movement: experience of two years functioning, *Nauka i turizm: strategii vzaimodejstviya [Science and Tourism: interaction strategies]*, № 1, p. 26—31 (in Russ.).
24. Gumenyuk, I. S., Studzieniecki, T. 2018, Current and Prospective Transport Connections between Poland’s Border Voivodeships and Russia’s Kaliningrad Region, *Baltic Region*, vol. 10, № 2, p. 114—132, <https://doi.org/10.5922/2079-8555-2018-2-8>.
25. Lisjakewicz, R. 2016, Geo-economics in trade relations between Poland and Russia, *Sovremennaya Evropa*, vol. 72, № 6, p. 88—96, <https://doi.org/10.15211/soveurope620168896> (in Russ.).
26. Palmowski, T., Fedorov, G. M. 2020, Russian-Polish borderland: problems and prospects for the development of cross-border relations, *Polis. Political Studies*, № 2, p. 178—191, <https://doi.org/10.17976/jpps/2020.02.13> (in Russ.).

The authors

Dr Kira A. Morachevskaya, Associate Professor, Department of Economic and Social Geography, Saint Petersburg State University, Russia; Senior Researcher, Institute of Geography Russian Academy of Sciences, Russia.

E-mail: k.morachevskaya@spbu.ru

<https://orcid.org/0000-0003-1269-1059>

Dr Anna V. Lialina, Research Associate, Centre for Regional Socio-Economic Research, Immanuel Kant Baltic Federal University, Russia.

E-mail: anuta-mazova@mail.ru

<https://orcid.org/0000-0002-8479-413X>



ДИНАМИЧЕСКИЙ АНАЛИЗ СРЕДЫ ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ В ОЦЕНКЕ ЭФФЕКТИВНОСТИ НАУЧНО-ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКОГО СЕКТОРА РОССИЙСКИХ РЕГИОНОВ

Т. Р. Гареев¹ 

И. Ю. Пекер² 

Т. Ю. Кузнецова² 

Н. А. Елисеева³ 

¹Сколковский институт науки и технологий,
121205, Москва, Сколково, Большой бульвар, 30/1

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

³Калининградский государственный технический университет,
236022, Россия, Калининград, Советский просп., 14

Поступила в редакцию 03.01.2023 г.

Принята к публикации 12.05.2023 г.

doi: 10.5922/2079-8555-2023-2-5

© Гареев Т. Р., Пекер И. Ю.,
Кузнецова Т. Ю., Елисеева Н. А., 2023

Анализ среды функционирования является одним из широко распространенных непараметрических методов сравнительной оценки эффективности. Среди многочисленных модификаций метода в последнее время основное внимание исследователей уделяется динамическим вариантам данного анализа. В настоящей статье мы используем динамический анализ для оценки эффективности научно-исследовательского сектора российских регионов. В качестве традиционных переменных входа используются численность научно-исследовательского персонала и затраты на исследования и разработку, а в качестве переменных выхода — публикационная и патентная активность. Для оценки динамики изменения показателей рассматривается достаточно длительный период с 2009 по 2020 г. Особенностью предлагаемой оценки является использование показателя качества публикационной активности как «переходящей» переменной (carry-over variable) наряду с накопленными затратами на исследования и разработки. В статье проводится сравнение результатов с более ранними оценками научно-технологической сферы российских регионов на основе анализа среды функционирования. Показано, что предлагаемая методика является полезным методом ранжирования, который дополняет имеющиеся оценки научно-технического потенциала регионов с точки зрения эффективности. Обсуждаются перспективы и ограничения использования метода для оценки и прогнозирования научно-технологического облика регионов.

Ключевые слова:

динамический анализ среды функционирования (Dynamic DEA), эффективность, ранжирование, научно-исследовательский сектор, регион, панельные данные

Введение

Анализ среды функционирования (АСФ, или метод DEA — Data Envelopment Analysis) представляет широкий класс непараметрических методов, которые часто применяются для ранжирования объектов наблюдений по их производственной

Для цитирования: Гареев Т. Р., Пекер И. Ю., Кузнецова Т. Ю., Елисеева Н. А. Динамический анализ среды функционирования в оценке эффективности научно-исследовательского сектора российских регионов // Балтийский регион. 2023. Т. 15, № 2. С. 82–102. doi: 10.5922/2079-8555-2023-2-5.

эффективности [1–3]. Емкий обзор современных разновидностей DEA приводится, например, Ч. Као [4]. Несмотря на широкую известность, метод продолжает развиваться, особенно в части динамических [5] и стохастических [6] приложений.

В российской научной литературе первые исследования, посвященные использованию метода DEA, появились в конце XX — начале XXI в. В работах отечественных авторов метод получил русскоязычное название «анализ среды функционирования (АСФ)», или «технология анализа среды функционирования (технология АСФ)» [7–9]. Этот перевод прочно укрепился в научной среде, однако встречаются и другие интерпретации в отношении подхода к оценке сравнительной эффективности экономических объектов, например «DEA-анализ» или «метод DEA» [10–12], анализ свертки данных [13–14], анализа охвата данных [15], анализ оболочки данных (АОД) [16; 17].

На наш взгляд, именно «анализ охвата данных» является наиболее точным переводом термина «data envelopment analysis» на русский язык, однако в рамках данного исследования авторы используют термин «анализ среды функционирования», соблюдая принцип преемственности.

DEA основан на универсальном понятии *эффективности*, под которой понимается отношение результативных выходов (outputs) к ресурсным входам (inputs) для некоторого объекта. При этом не предполагается какой-то функциональной зависимости между выходами и входами, что собственно и позволяет отнести метод к непараметрическим. Основным инструментом DEA является оптимизация. Суть метода заключается в том, что решается столько задач оптимизации, сколько есть объектов наблюдений; при этом целевая функция в том или ином виде отражает эффективность данного объекта (по очереди), а система ограничений включает данные обо всех наблюдаемых объектах [18]. Таким образом, все объекты получают оптимальную оценку своей эффективности на основе имеющихся данных. Это позволяет сравнивать объекты между собой (ранжировать) на основе их способности трансформировать ресурсы в результаты.

Важное достоинство DEA — возможность включения в анализ одновременно нескольких выходов, причем с различным масштабом и единицами измерения. Это объясняет универсальность DEA: выбор объектов исследования (например, регионов) задает дисциплинарную область, а выбор ресурсов и результатов деятельности (например, научно-исследовательская сфера) формирует предметную область анализа.

Цель настоящего исследования — построение нового типа ранжирования научно-исследовательской деятельности регионов на основе сравнительной оценки эффективности методом динамического DEA.

Метод DEA получил широкое распространение в региональных исследованиях, так как многофакторное сравнение регионов выступает постоянным исследовательским фронтом [19]. Также DEA часто используется для оценки технологического потенциала на уровне отраслей (industries) [20; 21]. Мы, вслед за многочисленными исследователями [22–25], применяем DEA с целью оценки научно-технологической эффективности регионов. Причем две последние работы сделаны на материалах по российским регионам, что дает возможность для сравнения результатов.

Метод DEA рассматривается нами как один из подходов к оценке эффективности деятельности определенных объектов наравне с методами регрессионного анализа, индексного метода или анализа стохастической границы производственной функции. По результатам такой оценки, как правило, выдвигаются рекомендации по улучшению эффективности функционирования объектов и выявляются неэффективные объекты различных систем на макро-, мезо- и микроуровнях на основе построения так называемой «эффективной границы», которая определяется дея-

тельностью наиболее эффективно функционирующих объектов из всей совокупности. Также метод может быть использован для анализа влияния различных территориальных факторов на соответствующие характеристики региональных систем, например для оценки эффективности функционирования региональной системы науки и образования [26], энергетической сферы [27], системы экологического менеджмента [28], инновационного производства [29]. Метод DEA не анализирует процессы внутри системы, однако позволяет анализировать входы и выходы и давать рекомендации по оптимизации этих показателей для повышения эффективности функционирования системы [30].

Использование метода DEA в целях изучения системы производства новых знаний позволит более взвешенно подходить к процессу принятия кадровых и финансовых решений на региональном уровне для обеспечения эффективного функционирования инновационной системы. Как было отмечено ранее, результатом использования метода DEA зачастую выступает анализ отклонений деятельности отдельных объектов от эффективной границы и выдвижение рекомендаций по повышению эффективности этих объектов. Так, С. В. Ратнер [31], применив метод задания цели, предлагает рассчитывать проекции неэффективных объектов региональных экономических систем в пространстве входов и выходов на границу эффективности, что позволяет определить целевые ориентиры по сокращению входов и увеличению выходов, достижение которых делает объект эффективным. При этом для оценки эффективности функционирования объектов в динамике авторы использовали метод «window analysis», который основан на выборе окна наблюдения для каждого производственного объекта определенной ширины, что обеспечивает робастность оценок эффективности и выявляет тренды в изменении эффективности объектов. В исследовании О. О. Комаревцевой [32] метод DEA был использован для оценки интенсивности взаимосвязи между финансовой и социальной эффективностью муниципальных образований Орловской области. Также методику можно применять как способ оценки эффективности деятельности предприятий с использованием финансовых показателей, которые описывают финансово-хозяйственную деятельность предприятий, а не объемы затрачиваемых ресурсов и выпусков [33]. Авторы отмечают, что метод DEA позволяет оценивать эффективность с разным набором ресурсов, а также ранжировать объекты по уровням эффективности, благодаря чему можно определять неэффективные объекты и давать рекомендации по повышению их эффективности.

Метод способствует выявлению состояния и динамики эффективности, которые не всегда связаны с объемом ресурсов и размером самих регионов. Ценность DEA заключается в том, что его результаты зачастую бросают вызов стереотипным представлениям о состоянии научно-технологической сферы в разрезе регионов. При этом к результатам анализа следует подходить критически, так как они связаны с качеством данных. Например, если региональная статистика систематически недоучитывает показатели затрат или численности персонала в конкретном регионе, то это может привести к ложной оценке его высокой эффективности.

В целом методологические проблемы DEA являются следствиями его достоинств. Во-первых, DEA весьма чувствителен к качеству данных (к выбросам, резким перепадам значений и т. п.). Во-вторых, для классических реализаций DEA не применим традиционный инструментарий статистической оценки получаемых результатов (хотя в литературе существуют подходы к этой проблеме, см., например, [6]). Поэтому при необходимости учета случайного характера оценки данных следует обращаться к альтернативным классам моделей, например к анализу стохастической границы производственных возможностей (Stochastic Frontier Analysis, SFA, см. [1; 34]).

Статья структурируется следующим образом. Сначала мы характеризуем используемую *динамическую* модель на основе исследования [22]. Затем следует описание данных о научно-исследовательской сфере¹ российских регионов за период 2009—2020 гг. (при этом дополнительно используются показатели публикационной активности за 2021 г., показатели внутренних затрат на исследования и разработки за 2008 г., показатели патентной активности начиная с 2007 г.). Описываются критерии отсечения при формировании окончательной выборки регионов. В следующем разделе приводятся основные результаты расчетов и их визуализации, сравнения результатов с ранее полученными данными. Обсуждение результатов и основные выводы завершают исследование.

Модель динамического DEA

Основной целью использования DEA является оценка *эффективности*, под которой понимается *отношение* эффектов (результатов) к затратам ресурсов. В рамках DEA эффективность, как правило, принимает вид *технической эффективности*, то есть отношения оптимального объема необходимых ресурсов на единицу выпуска к фактически потраченным ресурсам (подробнее, см. [1]).

Оптимизационная задача в рамках DEA может быть представлена в виде прямой или двойственной задачи (соответственно, представление на основе огибающей (envelope) или на основе мультипликаторов). Мы используем *динамическую* модель [18], которая, в свою очередь, является модификацией модели «реляционного анализа» (relational analysis), предложенной в [18]. В традиции этих авторов использовать представление задачи на основе мультипликаторов, и мы будем ее придерживаться.

Итак, нам дано n объектов наблюдения (регионов), по которым собраны панельные данные за T периодов по трем группам переменных — выходов Y_r , входов X_i и переходящих (между периодами) переменных, Z_p . В контексте динамического DEA основного внимания заслуживают именно переходящие переменные Z_p (рис. 1). Без них модель представляет собой простую совокупность из T статических моделей.

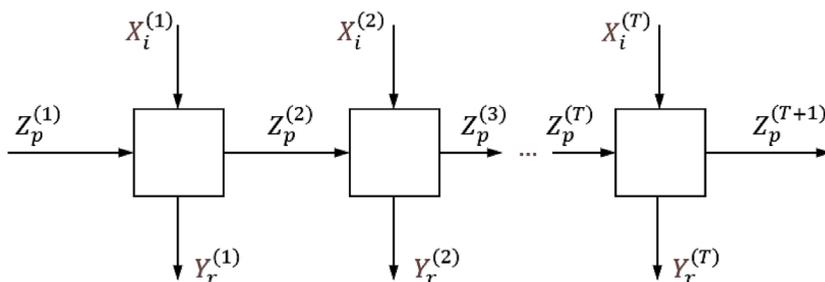


Рис. 1. Принципиальная схема динамического DEA

На приведенной схеме рассмотрено по одной переменной каждого типа для одного объекта наблюдения. Для реализации данной схемы для всех объектов необходимо собрать *панельные* данные, описание которых приводится в следующем разделе. Переходные переменные должны быть собраны за $T + 1$ период.

¹ Мы используем термин «научно-исследовательская сфера», поскольку в качестве переменных выхода берем количество научных публикаций и патентных заявок. При этом не оцениваются экономические выходы, которые позволяют судить о состоянии научно-технологической и (или) инновационной сферы.

К сожалению, матричная запись не очень удобна для описания данной задачи, поэтому используется достаточно громоздкая индексная запись. В результате задачу максимизации индивидуальной эффективности можно сформулировать следующим образом:

$$\begin{aligned} \max E_k &= \frac{\sum_{t=1}^T \sum_{r=1}^s u_r Y_{rk}^{(t)} + \sum_{t=1}^T \sum_{p=1}^q w_p Z_{pk}^{(t+1)}}{\sum_{t=1}^T \sum_{i=1}^m v_i X_{ik}^{(t)} + \sum_{t=1}^T \sum_{p=1}^q w_p Z_{pk}^{(t)}} \\ \text{s. t. } &\frac{\sum_{t=1}^T \sum_{r=1}^s u_r Y_{rj}^{(t)} + \sum_{t=1}^T \sum_{p=1}^q w_p Z_{pj}^{(t+1)}}{\sum_{t=1}^T \sum_{i=1}^m v_i X_{ij}^{(t)} + \sum_{t=1}^T \sum_{p=1}^q w_p Z_{pj}^{(t)}} \leq 1, \quad j = 1, 2, \dots, n \\ &\frac{\sum_{r=1}^s u_r Y_{rj}^{(t)} + \sum_{p=1}^q w_p Z_{pj}^{(t+1)}}{\sum_{i=1}^m v_i X_{ij}^{(t)} + \sum_{p=1}^q w_p Z_{pj}^{(t)}} \leq 1, \quad j = 1, 2, \dots, n; \quad t = 1, 2, \dots, T \\ &u_r, v_i, w_p \geq \varepsilon. \end{aligned}$$

Оптимизация происходит по положительным мультипликаторам u_r , v_i , w_p , так как ε — это некоторая малая положительная величина. Забегая вперед, отметим, что в нашем случае будут рассматриваться 6 мультипликаторов — по 2 на каждую группу переменных. Поэтому в результате n оптимизаций будет сформировано n наборов из 6 мультипликаторов. Также обратим внимание, что мультипликаторы не меняются по периодам.

Видно, что максимальное значение целевой функции (первое выражение, E_k) — это и есть искомым показатель эффективности для некоторого объекта k из множества объектов n . От первой группы ограничений (n штук) выражение для целевой функции отличается только индексом j вместо k , где $j = 1, 2, \dots, n$. Это означает, что мы решаем *отдельную* задачу для *каждого* объекта, принимая ограничения, что эффективность никакого из объектов рассматриваемой группы не превышает единицы¹.

Наконец, есть вторая группа из $n \times T$ ограничений. Выражения для них отличаются от предыдущей группы тем, что убрано внешнее суммирование по T (в нашем случае таких ограничений, соответственно, будет 804 для каждого k).

Для более эффективного числового решения выражения в модели модифицируются таким образом, чтобы убрать громоздкие отношения (см. [18, р. 327]). Поскольку эффективность является отношением, то знаменатель можно нормировать к 1.

Обозначая числители и знаменатели из второй группы ограничений через $B = \sum_{r=1}^s u_r Y_{rj}^{(t)} + \sum_{p=1}^q w_p Z_{pj}^{(t+1)}$ и $A = \sum_{i=1}^m v_i X_{ij}^{(t)} + \sum_{p=1}^q w_p Z_{pj}^{(t)}$, упрощенную схему решаемой задачи можно представить так²:

¹ Здесь есть тонкий момент: в зависимости от того, включается ли ограничение для самого k в группу ограничений или нет, модели будут несколько отличаться. Если нет, то эффективность может быть численно больше 1, что называется суперэффективностью (подробнее, см. в [1]). В статье рассматривается версия без суперэффективности.

² Отметим, что существуют две формулировки задачи: импорт-ориентированная (import-oriented), как в нашем случае, и экспорт-ориентированная. Чтобы на практике различать, какая именно формулировка используется, следует обращать внимание на размерность результата. Если мы получаем результат для целевой функции в размерности $0 < \theta \leq 1$, то это соответствует импорт-ориентированной постановке, а в размерности $\varphi > 1$ — экспорт-ориентированной. Поскольку в общем случае должно выполняться $\varphi\theta = 1$, эти условия практически эквивалентны [3]

$$\begin{aligned} & \max \sum B \\ & \sum A = 1 \\ & \sum B \leq \sum A, \quad j = 1, 2, \dots, n \\ & B \leq A, \quad j = 1, 2, \dots, n; \quad t = 1, 2, \dots, T \\ & u_r, v_i, w_p \geq \varepsilon. \end{aligned}$$

В данном представлении суммирование происходит по T , и мы опускаем индексы для простоты. В приложении мы реализуем эту упрощенную схему на примере функционального кода на языке Wolfram.

Данные

Мы собрали данные по показателям, которые традиционно характеризуют научно-исследовательскую деятельность. Данные представлены в разрезе субъектов Российской Федерации за период 2008—2021 гг., но первый и последний периоды резервируются для усреднения показателей, связанных с исследовательской активностью, и для создания переходящих переменных. Таким образом, в модели $T=12$ (период 2009—2020 гг.).

В качестве ресурсных показателей (входов) были использованы статистические данные, которые можно найти в ежегодных сборниках «Регионы России. Социально-экономические показатели»¹:

1. Численность персонала, занятого научными исследованиями и разработками. Показатель включает различные категории персонала, а не только исследователей, поскольку это более подходит для целей оценки эффективности.

2. Внутренние затраты на научные исследования и разработки. Все оценки с помощью индекса потребительских цен по регионам приведены к показателям 2010 г.

Основные результирующие показатели (выходы):

1. Количество публикаций за период 2010—2021 гг. Показатель учитывает количество индексируемых в Scopus научных работ всех типов². Следует обратить внимание, что показатель сдвинут на один период вперед. Это объясняется тем, что между периодом осуществления затрат и выходом публикаций проходит время, которое, по соглашению, составляет от 1 до 3 лет [35].

2. Количество поданных патентных заявок на изобретения. Показатель патентной активности в регионах России приводится по данным Роспатента³. Показатель усреднялся за три года, поскольку для него характерны резкие перепады по годам. При этом в отличие от учета публикаций мы принимаем допущение, что патентная заявка оформляется в период ее активной подготовки⁴.

¹ Регионы России. Социально-экономические показатели, 2021, Росстат, URL: <https://rosstat.gov.ru/folder/210/document/13204> (дата обращения: 02.09.2022).

² Scopus, 2022, URL: <https://www.scopus.com/> (дата обращения: 15.09.2022).

³ Годовые отчеты, 2021, Роспатент, URL: <https://rosstat.gov.ru/about/reports> (дата обращения: 02.09.2022).

⁴ Мы также используем патентные заявки, а не патенты, поскольку их подготовка и оформление является, как правило, трудоемким процессом независимо от результата их рассмотрения. С точки зрения продуктивного выхода научно-исследовательской деятельности патентные заявки можно рассматривать как субституты для статей в научных журналах.

В качестве источника библиометрических данных была выбрана база Scopus компании Elsevier. В метаданных публикаций содержится информация об аффилиации каждого автора статьи, что позволило распределить массив российских публикаций по регионам. Данные по публикациям были агрегированы для 78 регионов и городов федерального значения России¹.

Для агрегирования был выбран метод полного подсчета [36]: публикация, написанная совместно авторами из нескольких регионов, засчитывается каждому из регионов в полной мере. Для этого потребовалось, во-первых, объединить публикации организаций, имеющих валидированный профиль в Scopus, в набор для каждого региона России; во-вторых, осуществить поиск публикаций организаций, не имеющих валидированного профиля в Scopus, и добавить их в соответствующие наборы для регионов.

Наконец в качестве переходных переменных в модели были использованы:

— накопленные затраты, сформированные на основе агрегирования долей внутренних затрат на научные исследования и разработки за период 2008—2020 гг.;

— показатель цитируемости, взвешенный по предметной области Scopus (Field-weighted citation impact, FWCI), публикаций за период 2009—2021 гг. Данный показатель рассчитывается как соотношение полученных цитирований к ожидаемому среднему мировому значению для предметной области, типа и года публикаций². Если FWCI равен 1, это значит, что показатели цитируемости рассматриваемых работ полностью соответствуют ожидаемому глобальному среднему значению. Мы сглаживаем данный показатель за два последовательных периода.

В качестве переходных переменных в литературе рекомендуется использовать переменные, для которых характерно формирование запаса (stocks). Как правило, речь идет о запасах капитала. Известно, что статистику такого типа затруднительно собрать для научно-технологического сектора, поэтому возможным прокси-показателем является накопление части внутренних затрат по периодам [22]. В модели мы капитализируем ежегодно 5 % таких затрат на исследования и разработки³, а также применяем норму амортизации к накопленному показателю на уровне 20 % годовых.

Показатель цитируемости отражает один из аспектов качества публикационной активности. Мы исходим из того, что научная деятельность сопряжена с накоплением опыта, связанного с качеством результатов. Накопленное качество публикаций, с одной стороны, — результат научно-исследовательской деятельности, а с другой — ресурс на входе для создания новых научно-исследовательских результатов. Одним из показателей качества публикационной активности выступает FWCI. При этом показатель нормирован таким образом, что не требует логарифмирования.

Поскольку регионы сильно различаются по масштабам, представляется целесообразным *логарифмировать* основные переменные для получения сопоставимых

¹ В результате объединения данных ХМАО и ЯНАО с Тюменской областью, НАО с Архангельской областью и исключения из анализа Еврейской АО и Чукотского АО, а также Крыма и Севастополя из-за недостаточного количества данных за рассматриваемый период.

² What is Field-weighted Citation Impact (FWCI)?, 2022, Elsevier, URL: https://service.elsevier.com/app/answers/detail/a_id/14894/supporthub/scopus/~/what-is-field-weighted-citation-impact-%28fwdci%29%3F/ (дата обращения: 02.09.2022).

³ Это довольно сильное упрощение, однако имеющаяся статистическая база данных не позволяет отразить индивидуальную динамику показателя по каждому региону.

рядов динамики. Несмотря на то что итоговые ранжирования между исходными и логарифмическими данными разные логарифмическое представление дает более ровную картину и меньшие отличия в разбросе эффективности по годам.

Сглаженные показатели и их символичные обозначения представлены на рисунке 2. Как видно, даже для такой ограниченной панели данных сделать выводы на основе исключительно визуальной оценки не представляется возможным. При этом мы имеем более одного показателя на выходе каждого периода в модели. В этой связи востребованы методы автоматической оценки, такие как динамический DEA, результаты применения которого будут представлены в следующем разделе.

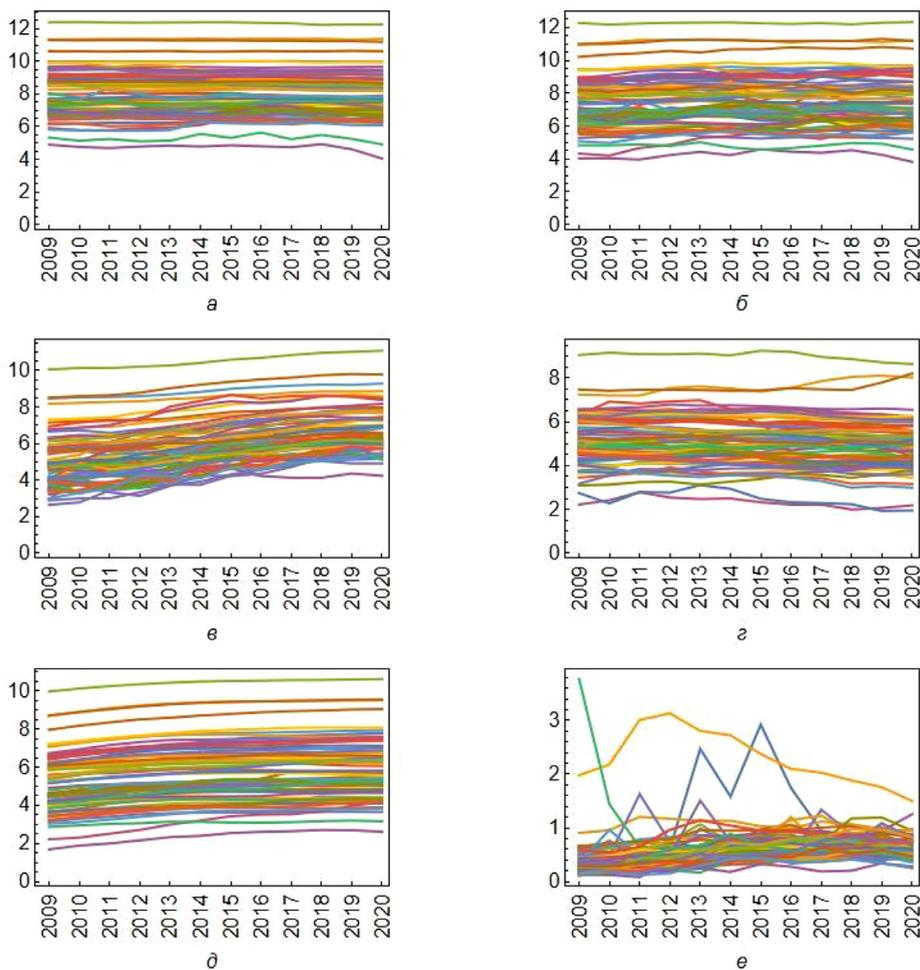


Рис. 2. Динамика изменения данных модели: *а* — логарифм численности персонала, занятого исследованиями и разработками, X_1 ;
б — логарифм внутренних затрат на исследования и разработки, X_2 ;
в — логарифм числа публикаций в Scopus, Y_1 ;
г — логарифм усредненного за три года числа патентных заявок, Y_2 ;
д — логарифм накопленных затрат на конец периода, Z_1 ;
е — усредненный за два года индекс FWCI на конец периода, Z_2

Источник: расчеты авторов по данным Росстата, Роспатента и Scopus.

Статистическая характеристика данных приведена в таблице 1.

Таблица 1

Основные статистики по имеющимся данным для панели $n = 67$, $T = 12$,
в логарифмическом представлении кроме Z_2

Символ	Среднее значение	Стандартное отклонение	Минимальное значение	Квантиль 0,25	Медиана	Квантиль 0,75	Максимальное значение
X_1	7,98	1,44	4,04	6,87	7,77	8,89	12,39
X_2	7,54	1,59	3,82	6,38	7,36	8,57	12,32
Y_1	5,95	1,45	2,64	4,97	5,83	6,74	11,09
Y_2	5,08	1,16	1,92	4,30	5,05	5,78	9,25
Z_1	5,69	1,59	1,69	4,51	5,49	6,72	10,61
Z_2	0,61	0,35	0,08	0,41	0,57	0,72	3,77

Примечание: для переходных переменных взяты ряды с лагом.

Для итогового ранжирования из выборки были исключены регионы с характерными отклонениям в данных (например, те, у которых слишком низкая публикационная или патентная активность)¹. Итоговое количество регионов составило $n = 67$.

Результаты анализа

В базовой постановке решение задачи оптимизации с помощью пакета Mathematica выдает показатели эффективности и соответствующее интегральное ранжирование, представленные в таблице 2. В столбцах 5 и 6 мы для сравнения приводим результаты ранжирования, полученные в работах [19; 25].

Таблица 2

Результаты оценки эффективности научно-исследовательской деятельности регионов, $n = 67$

Регион	Код	Наш расчет		Справочно	
		Эффективность за 2009—2022 гг.	Ранг	Эффективность РИС за 1998—2012 гг.	Индекс НТП ГУ ВШЭ, 2018 г.
1	2	3	4	5	6
Ивановская область	IVA	0,988	1	7	11
Костромская область	KOS	0,974	2	3	71
Кемеровская область	KEM	0,967	3	20	22
Республика Марий Эл	ME	0,964	4	15	8
Новосибирская область	NVS	0,964	5	10	10
Томская область	TOM	0,963	6	4	1
Белгородская область	BEL	0,960	7	43	19
Москва	MOW	0,960	8	1	6
Липецкая область	LIP	0,959	9	2	59
Архангельская область	ARK	0,959	10	63	49
Республика Татарстан	TA	0,957	11	17	17
Красноярский край	KYA	0,957	12	39	15

¹ Регион исключался из рассмотрения, если хотя бы в одном из периодов наблюдения было зафиксировано менее 10 публикаций или менее 5 патентных заявок.

Продолжение табл. 2

Регион	Код	Наш расчет		Справочно	
		Эффективность за 2009—2022 гг.	Ранг	Эффективность РИС за 1998—2012 гг.	Индекс НТП ГУ ВШЭ, 2018 г.
1	2	3	4	5	6
Санкт-Петербург	SPE	0,953	13	5	4
Приморский край	PRI	0,953	14	53	23
Иркутская область	IRK	0,953	15	52	21
Республика Башкортостан	BA	0,950	16	14	9
Свердловская область	SVE	0,949	17	28	12
Волгоградская область	VGG	0,946	18	44	67
Хабаровский край	KHA	0,946	19	48	56
Саратовская область	SAR	0,945	20	41	42
Московская область	MOS	0,945	21	6	7
Ростовская область	ROS	0,945	22	35	25
Республика Дагестан	DA	0,942	23	33	60
Республика Карелия	KR	0,942	24	62	30
Удмуртская Республика	UD	0,941	25	31	63
Вологодская область	VLG	0,941	26	12	36
Пермский край	PER	0,941	27	16	18
Самарская область	SAM	0,941	28	27	48
Тюменская область	TYU	0,940	29	23	3
Чувашская Республика — Чувашия	CU	0,940	30	30	61
Республика Северная Осетия — Алания	SE	0,939	31	22	76
Республика Саха (Якутия)	SA	0,939	32	58	54
Республика Бурятия	BU	0,938	33	64	50
Оренбургская область	ORE	0,937	34	36	52
Ставропольский край	STA	0,937	35	47	58
Карачаево-Черкесская Республика	KC	0,937	36	66	62
Нижегородская область	NIZ	0,937	37	19	5
Алтайский край	ALT	0,937	38	38	39
Челябинская область	CHE	0,936	39	18	28
Кабардино-Балкарская Республика	KB	0,936	40	56	66
Краснодарский край	KDA	0,936	41	9	47
Курская область	KRS	0,936	42	26	51
Омская область	OMS	0,935	43	37	16
Ульяновская область	ULY	0,935	44	11	2
Воронежская область	VOR	0,935	45	8	33
Амурская область	AMU	0,934	46	50	73
Калининградская область	KGD	0,934	47	55	38
Мурманская область	MUR	0,934	48	65	53
Орловская область	ORL	0,934	49	13	37
Ленинградская область	LEN	0,933	50	45	57
Тульская область	TUL	0,931	51	24	65
Республика Коми	KO	0,931	52	61	20
Забайкальский край	ZAB	0,930	53	57	72
Астраханская область	AST	0,930	54	51	77
Новгородская область	NGR	0,930	55	54	14
Тамбовская область	TAM	0,930	56	42	79
Смоленская область	SMO	0,929	57	60	34
Республика Мордовия	MO	0,929	58	59	69
Брянская область	BRY	0,929	59	49	32

Окончание табл. 2

Регион	Код	Наш расчет		Справочно	
		Эффективность за 2009—2022 гг.	Ранг	Эффективность РИС за 1998—2012 гг.	Индекс НТП ГУ ВШЭ, 2018 г.
1	2	3	4	5	6
Ярославская область	YAR	0,928	60	34	26
Пензенская область	PNZ	0,927	61	40	45
Тверская область	TVE	0,924	62	32	27
Калужская область	KLU	0,924	63	29	13
Камчатский край	KAM	0,923	64	67	41
Владимирская область	VLA	0,923	65	46	31
Курганская область	KGK	0,921	66	25	80
Рязанская область	RYA	0,921	67	21	46

Примечание: в столбце 5 два последних ранга добавлены из-за разницы в выборках; в столбце 6 ранги имеют пропуски из-за меньшего числа рассматриваемых регионов в нашем исследовании.

Как видно в таблице 2, результаты ранжирования по эффективности довольно сильно отличаются между собой и от столбца 6, где приводится индекс научно-технического потенциала [19, с. 38—39]. Это может свидетельствовать о том, что понятия потенциала и эффективности не имеют сильной связи. Действительно, наличие потенциала еще не означает его эффективной реализации, и наоборот.

На рисунке 3 можно визуальнo оценить, каким образом формировалась динамика эффективности по периодам. Несмотря на отсутствие явно выраженного тренда, эффективность по периодам держалась в диапазоне 0,9—1,0, что в целом соответствует оригинальному исследованию [22].

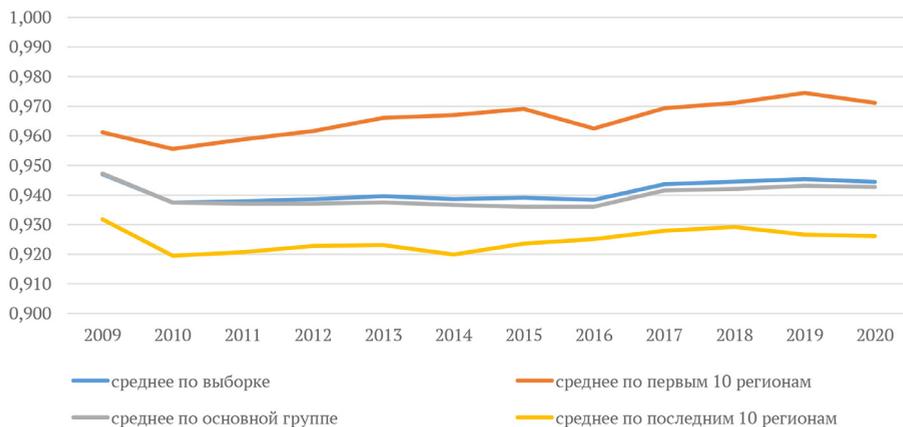


Рис. 3. Динамика расчетных показателей эффективности за период ($n = 67$)

Можно заметить, что для значительной группы регионов показатель слабо снижался в первой половине рассматриваемой декады (начало реализации политики стимулирования публикационной активности [37]). В дальнейшем показатель слабо рос. Едва заметное замедление к концу рассматриваемого периода, вероятно, связано с периодом насыщения и исчерпания возможностей экстенсивного наращивания публикационной активности.

Как отмечалось, одной из последних работ по тематике оценки эффективности региональных инновационных систем российских регионов является [25]. Авторы рассмотрели период 1998—2012 гг., который мы затрагиваем лишь частично; также они ориентировались на оценку инновационной и технологической деятельности регионов. Мы же делаем акцент на научно-исследовательской активности. Тем не менее данные сферы тесно связаны, и поэтому результаты могут быть сопоставимы.

В целом мы наблюдаем статистически значимую, но слабую ранговую корреляцию 0,39 с исследованием [25], что, вероятно, обусловлено различиями как в данных, так и в особенностях применяемой методики DEA.

Отметим, что в нашем расчете получается значительно меньший разброс показателей эффективности между регионами: регионы отличаются друг от друга в пределах 10 %, тогда как в цитируемом исследовании между лидером и аутсайдером по эффективности наблюдается многократный разброс значений (более чем в 20 раз). Поскольку мы рассматриваем более ограниченный перечень ресурсов и только немонетарные результаты, небольшое по масштабам различие в эффективности в нашем случае ожидаемо.

Другим важным отличием является то, что в работе [25] Москва лидирует с большим отрывом, фактически задавая стандарт сравнения. По нашим расчетам, Москва не является абсолютным лидером по эффективности, несмотря на значительный прирост публикационной активности в последние годы. Снижение относительной эффективности Москвы в нашем расчете, вероятно, связано с уменьшением ее патентной активности в второй половине десятилетия¹, а также с высоким удельным финансированием научно-исследовательского сектора столицы.

Обсуждение и заключение

Мы рассматриваем довольно длинный временной период, что редко встречается в литературе по динамическому DEA. Модель, как и ожидалось, достаточно чувствительна к систематическому занижению ресурсных показателей на уровне данных. Ярким примером является Ивановская область, которая традиционно имеет низкие статистические показатели по ресурсам и попадает на высокие позиции при ранжировании показателей научно-исследовательской деятельности.

Как можно видеть на рисунке 4, регионы, перенасыщенные финансированием научных исследований и разработок, демонстрируют относительно невысокую эффективность. Это Ульяновская область, Самарская, Тюменская области, Красноярский край, для которых характерны высокий уровень ресурсного обеспечения научной деятельности и слабая отдача.

С другой стороны, Томская и Новосибирская области попадают в число лидеров благодаря высоким результатам, хотя для них характерно относительно высокое ресурсное обеспечение. Как отмечалось, в приведенном расчете Москва не является абсолютным лидером (хотя и попадает в первую десятку при ранжировании). Это еще раз подчеркивает то, что эффективность — показатель *относительный*, и лидерство в абсолютных величинах отнюдь не гарантирует наиболее полного использования выделяемых ресурсов.

Зачастую может наблюдаться даже противоположная ситуация, особенно если в системе распределения активно применяется принцип «от достигнутого». Например, Калининградская область, в динамической модели (в отличие, например, от исследования [24]) получает достаточно низкий ранг эффективности научно-исследовательской деятельности несмотря на сравнительно высокие темпы прироста

¹ Мы в данном случае оставляем за рамками рассмотрения критику показателя патентной активности, особенно регистрируемой на национальном уровне, поскольку данное семейство показателей является стандартным в оценках научно-инновационного и (или) научно-исследовательского сектора.

результативности¹. Это можно объяснить как раз эффектом относительно высокого финансирования научно-исследовательского сектора приграничного региона, находящегося в особом геополитическом положении.

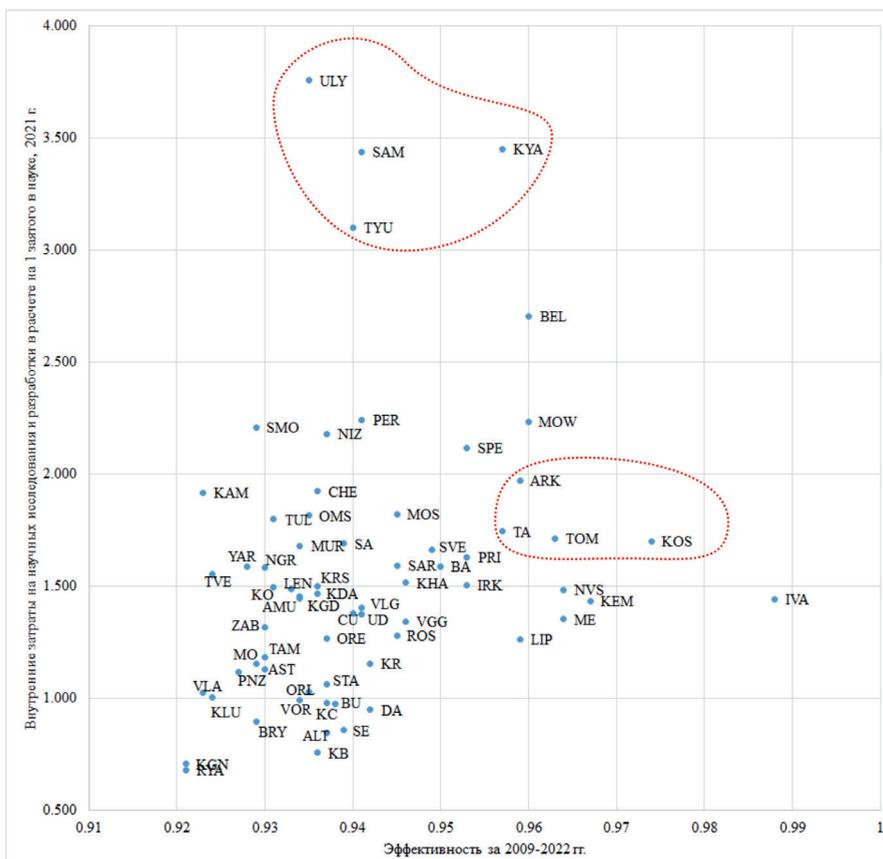


Рис. 4. Соотношение уровня финансирования научных исследований и разработок регионов России и их эффективности

Включение в модель переходных переменных в среднем повышает показатели эффективности [22]: распределение показателей получается сопоставимым с теми, которые представлены в оригинальном исследовании по собственной методике и по методике Ч. Као [18]. Так, в [22] показатели интегральной эффективности всех регионов выше 0,9. В нашем исследовании результаты (показатели технической эффективности) по периодам также варьируются в диапазоне 0,9—1,0.

В целом динамический DEA дает содержательные результаты и удобен в применении. Однако нами была выявлена очень высокая чувствительность модели к логарифмированию показателей (см. также [38]). Кроме того, наблюдается достаточно высокая чувствительность модели к динамике переходной переменной, которая моделируется в форме накопления (в данном случае 5 %-ная доля внутренних затрат на исследования и разработки с учетом 20 %-ной амортизации). Модель гораздо меньше реагирует на переменную качества FWCI с точки зрения общего рейтинга (ее роль скорее состоит в уточнении показателей эффективности).

¹ Мы в соответствии с принятой практикой различаем показатели эффективности (efficiency) и результативности (effectiveness): первое характеризует отношение эффектов к затратам, а второе — фактических эффектов к плановым.

Можно отметить перспективность применения динамического DEA для оценки и сравнения эффективности научно-исследовательской деятельности регионов. Однако, как всегда, сохраняется рекомендация критически относиться к результатам ранжирования регионов и дополнять методику различными аналитическими срезами [19]. В частности, важным выводом исследования является то, что показатели научно-технического потенциала и эффективности его использования могут иметь достаточно слабую связь. Поэтому рейтинги на основе оценок потенциала целесообразно дополнять оценками эффективности, в том числе с помощью DEA.

В качестве перспективных направлений дальнейших исследований мы рассматриваем возможность сравнения и комбинирования результатов различных методов, таких как SFA или индекс сложности, для ранжирования и кластеризации регионов на собранном массиве данных.

Приложение

Программная реализация именно динамических версий DEA, как ни странно, встречается достаточно редко (особенно на фоне большого выбора библиотек, моделирующих статический DEA). В качестве исключения можно отметить библиотеку, созданную на основе [5].

Мы предлагаем короткую реализацию кода для пакета Mathematica, поскольку функциональное программирование и встроенные функции оптимизации, на наш взгляд, хорошо подходят для решаемой задачи.

Данный минимальный код, необходимый для решения задачи, не оптимизирован и не предназначен для масштабирования: его цель скорее в том, чтобы как можно ближе отразить упрощенную схему задачи.

Итак, имея исходные данные, можно ввести несколько переменных:

```

VARS = {u1, u2, v1, v2, w1, w2};
{U1, U2, V1, V2, W1, W2} = ConstantArray[#, {n, T}] & /@ VARS;
OUT = U1*Y1 + U2*Y2 + W1*Z1T + W2*Z2T;
INS = V1*X1 + V2*X2 + W1*Z1 + W2*Z2;

```

VARS содержит список символьных переменных (для оптимизации). Остальные строки включают символы, которые обозначают матрицы размера $n \times T$, заполненные символами или данными. U1, U2, V1, V2, W1, W2 заполнены символами u1, u2, v1, v2, w1, w2 соответственно.

Y1, Y2, X1, X2, Z1, Z2, Z1T, Z2T заполнены числовыми значениями (данными).

Подчеркнем, что при формировании матриц OUT и INS оператор «*» означает поэлементное произведение (то есть Hadamard product, а не матричное произведение).

Основная процедура:

```

NMaximize[
  Flatten[{
    Part[ (Total /@ OUT), #],
    Part[ (Total /@ INS), #] == 1,
    Thread[ (Total /@ OUT) <= (Total /@ INS) ],
    Thread /@ Thread[OUT <= INS],
    Thread[ VARS > 0 ]
  }],
  VARS] & /@ Range[n]

```

Коротко прокомментируем процедуру. В Mathematica все выражения содержатся в листах, которые заключаются в фигурные скобки `{}`. Например, переменная `VARs` содержит лист символов. Матрица является листом, содержащим несколько других листов (строк). Функции используют квадратные скобки `[]`. Элементы в листах и функциях отделяются друг от друга запятыми.

Запись `(Total /@ OUT)` в отношении матрицы `OUT` означает, что происходит суммирование по строкам (по сути, мы применяем функцию `Total` к каждой строке матрицы — за эту операцию отвечает оператор вида `«/@»`). Поскольку `OUT` имеет размер $n \times T$, суммирование по строкам представляет собой суммирование по времени. То же в отношении `INS`.

Функция `Part[]`, как следует из названия, выделяет часть листа. Например, выражение `Part[{a, b, c}, 2]` вернет второе значение «b» из листа `{a, b, c}`.

Функция `Thread[]` носит вспомогательный характер, и ее действие можно продемонстрировать на примере выражения `Thread[VARs > 0]`, которое вернет лист равенств:

$$\{u1 > 0, u2 > 0, v1 > 0, v2 > 0, w1 > 0, w2 > 0\}.$$

По сути, эта функция, как следует из названия, «прошивает» лист с символами, превращая его в лист выражений. Функция `Flatten[]` убирает лишние скобки и формирует лист с целевой функцией и ограничениями, который понимает процедура численной оптимизации `NMaximize`.

Наконец, самая главная процедура `NMaximize[... # ...] &/@ Range[n]` означает, что нужно провести численную максимизацию по порядку номеров от 1 до n , подставляя соответствующий номер вместо символа `#`. Символ `«#»` означает неназванную (pure) переменную (он всегда идет в паре с символом `«&»`). Конкретные значения, которые следует подставлять вместо `#`, в данном случае формирует `Range[]`. Например, `Range[4]` вернет лист со значениями `{1, 2, 3, 4}`. Опять же оператор `«/@»` означает, что эти значения нужно подставлять *по одному*, а не сразу. Таким образом, мы решаем последовательно n задач оптимизации.

Как обычно, результаты процедуры можно сохранить и работать с ними дальше, но мы опускаем эту часть для краткости изложения. Более подробное изложение можно найти, например, в [39].

Список источников

1. Coelli, T., Rao, P., O'Donnell, C., Battese, G. 2005, An introduction to Efficiency and Productivity Analysis. Springer, NY, <https://doi.org/10.1007/b136381>.
2. Cook, W., Seiford, L. 2009, Data envelopment analysis (DEA) — thirty years on, *European Journal of Operational Research*, vol. 192, № 1, p. 1—17, <https://doi.org/10.1016/j.ejor.2008.01.032>.
3. Cooper, W. 2013, Data Envelopment Analysis. In: Gass, S. I., Fu, M. C. (eds.), *Encyclopedia of Operations Research and Management Science*, Springer, Boston, p. 349—358, https://doi.org/10.1007/978-1-4419-1153-7_212.
4. Kao, C. 2014, Network data envelopment analysis: A review, *European Journal of Operational Research*, vol. 239, № 1, p. 1—16, <http://dx.doi.org/10.1016/j.ejor.2014.02.039>.
5. Lee, D.-J., Kim, M.-S., Lee, K.-W. 2022, A revised dynamic data envelopment analysis model with budget constraints, *International Transactions in Operational Research*, vol. 29, № 2, p. 1012—1024, <https://doi.org/10.1111/itor.12810>.
6. Olesen, O. B., Petersen, N. C. 2016, Stochastic Data Envelopment Analysis — A review, *European Journal of Operational Research*, vol. 251, № 1, p. 2—21, <https://doi.org/10.1016/j.ejor.2015.07.058>.
7. Krivonozhko, V. E., Utkin, O. B., Volodin, A. V., Sablin, I. A. 2002, Interpretation of modeling results in data envelopment analysis, *Managerial Finance*, vol. 28, № 9, p. 37—47, <https://doi.org/10.1108/03074350210768059>.
8. Кривоножко, В. Е., Лычев, А. В. 2010, Анализ деятельности сложных социально-экономических систем, М.: МАКС Пресс, 208 с.

9. Уткин, О. Б. 2001, Аппарат оценки эффективности функционирования коммерческих банков, *Банковские услуги*, № 9, с. 16—19.
10. Гаврилова, А. А., Колмыков, Д. С., Алфеев, А. А. 2006, Многокритериальная оценка эффективности модернизации генерирующего оборудования региональной энергосистемы, *Вестник Самарского государственного технического университета. Серия: Технические науки*, № 40, с. 155—161.
11. Лотов, А. В. 2003, Компьютерная визуализация множества производственных возможностей в рамках анализа эффективности производственных единиц, *Доклады Академии наук*, т. 388, № 2, с. 171—173.
12. Соловьев, М. Н., Пестриков, С. В. 2008, Разработка математической модели сравнительной оценки эффективности регионов России, *Вестник Самарского государственного технического университета. Серия: Физико-математические науки*, № 1(16), с. 175—177.
13. Райнер, Д., Хофманн, П. 2012, Анализ эффективности процессов в цепях поставок, *Российский журнал менеджмента*, т. 10, № 2, с. 89—116.
14. Федотов, Ю. В. 2012, Измерение эффективности деятельности организации: особенности метода DEA (анализа свертки данных), *Российский журнал менеджмента*, т. 10, № 2, с. 51—62.
15. Матризаев, Б. Д. 2019, Исследование сравнительной эффективности национальной инновационной системы и качества экономического роста на примере сравнительного анализа стран ОЭСР и БРИКС, *Вопросы инновационной экономики*, т. 9, № 3, с. 673—692, <https://doi.org/10.18334/vines.9.3.40880>.
16. Сазонов, С. Н., Сазонова, Д. Д. 2014, Оценка технической эффективности фермерских хозяйств, *Вестник Челябинской государственной агроинженерной академии*, т. 69, с. 117—125.
17. Федорова, Е. А., Кормазова, Б. К., Муратов, М. А. 2015, Оценка эффективности компаний с прямыми иностранными инвестициями: отраслевые особенности в РФ, *Пространственная экономика*, № 2, с. 47—63, <https://doi.org/10.14530/se.2015.2.047-063>.
18. Као, С. 2013, Dynamic data envelopment analysis: A relational analysis, *European Journal of Operational Research*, vol. 227, № 2, p. 325—330, <http://dx.doi.org/10.1016/j.ejor.2012.12.012>.
19. Гохберг, Л. М. (ред.). 2021, *Рейтинг инновационного развития субъектов Российской Федерации*. Выпуск 7, М.: НИУ ВШЭ, 2021, 274 с.
20. Lu, W. 2009, The evolution of R&D efficiency and marketability: Evidence from Taiwan's IC-design Industry, *Asian Journal of Technology Innovation*, vol. 17, № 2, p. 1—26, <https://doi.org/10.1080/19761597.2009.9668671>.
21. Chiu, Y. H., Huang, C. W., Chen, Y. C. 2012, The R&D value-chain efficiency measurement for high-tech industries in China, *Asia Pacific Journal of Management*, vol. 29, p. 989—1006, <https://doi.org/10.1007/s10490-010-9219-3>.
22. Chen, K., Kou, M., Fu, X. 2018, Evaluation of multi-period regional R&D efficiency: An application of dynamic DEA to China's regional R&D systems, *Omega*, vol. 74, p. 103—114, <https://doi.org/10.1016/j.omega.2017.01.010>.
23. Belgin, O. 2019, Analysing R&D efficiency of Turkish regions using data envelopment analysis, *Technology Analysis & Strategic Management*, vol. 31, № 11, p. 1341—1352, <https://doi.org/10.1080/09537325.2019.1613521>.
24. Firsova, A. A., Chernyshova, G. Y. 2019, Mathematical models for evaluation of the higher education system functions with DEA Approach, *Izvestiya of Saratov University. New Series. Series: Mathematics. Mechanics. Informatics*, vol. 19, № 3, p. 351—362, <https://doi.org/10.18500/1816-9791-2019-19-3-351-362>.
25. Zemtsov, S., Kotsemir, M. 2019, An assessment of regional innovation system efficiency in Russia: the application of the DEA approach, *Scientometrics*, vol. 120, № 2, p. 375—404, <https://doi.org/10.1007/s11192-019-03130-y>.
26. Левитес, Д. Г., Пунанцев, А. А. 2021, Территориальный образовательный сегмент как объект оценки условий функционирования региональных систем образования, *Перспективы науки и образования*, № 4 (52), с. 577—593, <https://doi.org/10.32744/pse.2021.4.38>.
27. Хрусталева, Е. Ю., Ратнер, П. Д. 2015, Оценка экологической эффективности электроэнергетических компаний России на основе методологии анализа среды функционирования, *Экономический анализ: теория и практика*, № 35 (434), с. 33—42.

28. Ратнер, С. В., Ковалев, А. О. 2021, Методика оценки эффективности региональной системы экологического менеджмента на основе моделей анализа среды функционирования, *Экономический анализ: теория и практика*, т. 20, № 6, с. 1014—1042, <https://doi.org/10.24891/ea.20.6.1014>.
29. Рослякова, Н. А. 2019, Метод DEA для оценки роли производительности труда в инновационном выпуске регионов СЗФО и Казахстана, *Вестник Южно-Российского государственного технического университета (НПИ). Серия: Социально-экономические науки*, № 6, с. 67—75, <https://doi.org/10.17213/2075-2067-2019-6-67-75>.
30. Покушко, М. В., Ступина, А. А., Медина-Було, И., Дресвянский, Е. С. 2020, Исследование метода анализа среды функционирования и его применение для оценки эффективности предприятий топливно-энергетического комплекса, *Вестник Кемеровского государственного университета. Серия: Политические, социологические и экономические науки*, т. 5, № 2 (16), с. 251—262, <https://doi.org/10.21603/2500-3372-2020-5-2-251-262>.
31. Ратнер, С. В. 2017, Динамические задачи оценки эколого-экономической эффективности регионов на основе базовых моделей анализа среды функционирования, *Управление большими системами*, № 67, с. 81—106.
32. Комаревцева, О. О. 2016, Разработка модели эффективного управления изменениями на основе методики DEA в экономических системах муниципальных образований Орловской области, *Экономический журнал*, № 3 (43), с. 41—58.
33. Алимханова, А. Н., Мицель, А. А. 2019, Оценка эффективности предприятий на основе метода DEA, *Доклады ТУСУР*, т. 22, № 2, с. 104—108, <https://doi.org/10.21293/1818-0442-2019-22-2-104-108>.
34. Greene, W. 2005, Fixed and Random Effects in Stochastic Frontier Models, *Journal of Productivity Analysis*, vol. 23, p. 7—32, <https://doi.org/10.1007/s11123-004-8545-1>.
35. Fritsch, M., Slavtchev, V. 2007, Universities and innovation in space, *Industry and Innovation*, vol. 14, № 2, p. 201—218, <https://doi.org/10.1080/13662710701253466>.
36. Sivertsen, G., Rousseau, R., Zhang, L. 2019, Measuring scientific contributions with modified fractional counting, *Journal of Informetrics*, vol. 13, № 2, p. 679—694, <https://doi.org/10.1016/j.joi.2019.03.010>.
37. Dezhina, I. G. 2017, Science and innovation policy of the Russian government: A variety of instruments with uncertain outcomes?, *Public Administration Issues*, № 5, p. 7—26, <https://doi.org/10.17323/1999-5431-2017-0-5-7-26>.
38. Seiford, L., Zhu, J. 1998, On piecewise loglinear frontiers and log efficiency measures, *Computers & Operations Research*, vol. 25, № 5, p. 389—395, [https://doi.org/10.1016/S0305-0548\(97\)00078-6](https://doi.org/10.1016/S0305-0548(97)00078-6).
39. Saquib, N. 2014, *Mathematica for Data Visualization*, Packt Publishing.

Об авторах

Тимур Рустамович Гареев, кандидат экономических наук, руководитель группы аналитического департамента научно-технологического развития, Сколковский институт науки и технологий, Россия.

E-mail: tgareev@gmail.com

<https://orcid.org/0000-0002-6438-7772>

Ирина Юрьевна Пекер, младший научный сотрудник, Балтийский федеральный университет им. И. Канта, Россия.

E-mail: ipeker@kantiana.ru

<https://orcid.org/0000-0002-5701-7538>

Татьяна Юрьевна Кузнецова, кандидат географических наук, старший научный сотрудник, Балтийский федеральный университет им. И. Канта, Россия.

E-mail: TIKuznetsova@kantiana.ru

<https://orcid.org/0000-0002-1523-2280>

Нагалья Александровна Елисеева, кандидат физико-математических наук, доцент, Калининградский государственный технический университет, Россия.

E-mail: ne2705@gmail.com

<https://orcid.org/0000-0003-0651-6692>



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/))

EVALUATING THE EFFICIENCY OF THE RESEARCH SECTOR IN RUSSIAN REGIONS: A DYNAMIC DATA ENVELOPMENT ANALYSIS

T. R. Gareev¹

I. Yu. Pekar²

T. Yu. Kuznetsova²

N. A. Eliseeva³

¹Skolkovo Institute of Science and Technology, 30/1 Bolshoy bulvar, Skolkovo, Moscow, 121205, Russia

²Immanuel Kant Baltic Federal University, 14 A. Nevskogo St., Kaliningrad, 236041, Russia

³Kaliningrad State Technical University, 1 Sovetsky prospekt, Kaliningrad, 236022, Russia

Received 03 January 2023

Accepted 12 May 2023

doi: 10.5922/2079-8555-2023-2-5

© Gareev, T. R., Pekar, I. Yu., Kuznetsova, T. Yu., Eliseeva, N. A., 2023

The nonparametric method of dynamic envelopment analysis has become increasingly popular for conducting comparative efficiency evaluations. In recent years, dynamic analysis, a variant of this method, has gained significant attention. This article applies dynamic analysis to evaluate the efficiency of the research sector in Russian regions. Traditional input variables such as the number of research staff and R&D expenditure are considered, while publication and patent metrics serve as output indicators. The analysis covers a substantial time period, spanning from 2009 to 2020. Notably, the proposed evaluation method incorporates publication quality measures as a carry-over variable, in addition to accumulated R&D expenditure. The study employs environmental analysis to compare the obtained results with previous evaluations of the research and technology sector in Russian regions. The findings demonstrate that the proposed method serves as a valuable ranking technique, enhancing existing evaluations of regions' research and technology potential in terms of efficiency. The article concludes by discussing the prospects and limitations of the method in evaluating and forecasting research and technology profiles of regions.

Keywords:

dynamic envelopment analysis (DEA), efficiency, ranking, research sector, region, panel data

References

1. Coelli, T., Rao, P., O'Donnell, C., Battese, G. 2005, An introduction to Efficiency and Productivity Analysis. Springer, NY, <https://doi.org/10.1007/b136381>.

2. Cook, W., Seiford, L. 2009, Data envelopment analysis (DEA) — thirty years on, *European Journal of Operational Research*, vol. 192, №1, p. 1—17, <https://doi.org/10.1016/j.ejor.2008.01.032>.

To cite this article: Gareev, T. R., Pekar, I. Yu., Kuznetsova, T. Yu., Eliseeva, N. A. 2023, Evaluating the efficiency of the research sector in Russian regions: a dynamic data envelopment analysis, *Baltic region*, Vol. 15, № 2, p. 82—102. doi: 10.5922/2079-8555-2023-2-5.

3. Cooper, W. 2013, Data Envelopment Analysis. In: Gass, S. I., Fu, M. C. (eds.), *Encyclopedia of Operations Research and Management Science*, Springer, Boston, p. 349—358, https://doi.org/10.1007/978-1-4419-1153-7_212.
4. Kao, C. 2014, Network data envelopment analysis: A review, *European Journal of Operational Research*, vol. 239, № 1, p. 1—16, <http://dx.doi.org/10.1016/j.ejor.2014.02.039>.
5. Lee, D.-J., Kim, M.-S., Lee, K.-W. 2022, A revised dynamic data envelopment analysis model with budget constraints, *International Transactions in Operational Research*, vol. 29, № 2, p. 1012—1024, <https://doi.org/10.1111/itor.12810>.
6. Olesen, O. B., Petersen, N. C. 2016, Stochastic Data Envelopment Analysis — A review, *European Journal of Operational Research*, vol. 251, № 1, p. 2—21, <https://doi.org/10.1016/j.ejor.2015.07.058>.
7. Krivonozhko, V. E., Utkin, O. B., Volodin, A. V., Sablin, I. A. 2002, Interpretation of modeling results in data envelopment analysis, *Managerial Finance*, vol. 28, № 9, p. 37—47, <https://doi.org/doi:10.1108/03074350210768059>.
8. Krivonozhko, V. E., Lychev, A. V. 2010, *Analysis of the activities of complex socio-economic systems*, M.: MAKS Press, 208 p.
9. Utkin, O. B. 2001, Apparatus for assessing the effectiveness of the functioning of commercial banks, *Banking services*, № 9, p. 16—19.
10. Gavrilova, A. A., Kolmykov, D. S., Alfeev, A. A. 2006, Multi-criteria evaluation of the efficiency of improved generating equipment of the power system, *Journal Vestnik of Samara State Technical University (Technical Sciences Series)*, № 40, p. 155—161.
11. Latov, A. V. 2003, Computer visualization of the production possibility set in data envelopment analysis, *Doklady akademii nauk*, vol. 388, № 2, p. 171—173.
12. Solov'ev, M. N., Pestrikov, S. V. 2008, Development of a mathematical model of comparative assessment of the effectiveness of Russia's regions, *Journal of Samara State Technical University, Ser. Physical and Mathematical Sciences*, № 1 (16), p. 175—177.
13. Reiner, G., Hofmann, P. 2012, Efficiency Analysis of Supply Chain Processes, *Russian Management Journal*, vol. 10, № 2, p. 89—116.
14. Fedotov, Y. V. 2012, Organizational Performance Measurement: Principles of DEA (Data Envelopment Analysis) Approach, *Russian Management Journal*, vol. 10, № 2, p. 51—62.
15. Matrizaev, B. D. 2019, Study of the comparative efficiency of the national innovation system and the quality of economic growth: on the example of a comparative analysis of OECD and BRICS countries, *Russian Journal of Innovation Economics*, vol. 9, № 3, p. 673—692, <https://doi.org/10.18334/vinec.9.3.40880>.
16. Sazonova, D. D., Sazonov, S. N. 2014, The assessment of technical efficiency of productive resources on farms, *Vestnik Cheljabinskoj gosudarstvennoj agroinzhenernoj akademii*, vol. 69, p. 117—125.
17. Fedorova, E. A., Korkmazova, B. K., Muratov, M. A. 2015, Assessing the Effectiveness of Joint Companies in Russia: Industry-Specific Features, *Prostranstvennaya Ekonomika = Spatial Economics*, № 2, p. 47—63, <https://doi.org/10.14530/se.2015.2.047-063>.
18. Kao, C. 2013, Dynamic data envelopment analysis: A relational analysis, *European Journal of Operational Research*, vol. 227, № 2, p. 325—330, <http://dx.doi.org/10.1016/j.ejor.2012.12.012>.
19. Gokhberg, L. M. (ed.). 2021, *Russian Regional Innovation Scoreboard*. Issue 7, Moscow: HSE University, 274 p.
20. Lu, W. 2009, The evolution of R&D efficiency and marketability: Evidence from Taiwan's IC-design Industry, *Asian Journal of Technology Innovation*, vol. 17, № 2, p. 1—26, <https://doi.org/10.1080/19761597.2009.9668671>.
21. Chiu, Y. H., Huang, C. W., Chen, Y. C. 2012, The R&D value-chain efficiency measurement for high-tech industries in China, *Asia Pacific Journal of Management*, vol. 29, p. 989—1006, <https://doi.org/10.1007/s10490-010-9219-3>.
22. Chen, K., Kou, M., Fu, X. 2018, Evaluation of multi-period regional R&D efficiency: An application of dynamic DEA to China's regional R&D systems, *Omega*, vol. 74, p. 103—114, <https://doi.org/10.1016/j.omega.2017.01.010>.
23. Belgin, O. 2019, Analysing R&D efficiency of Turkish regions using data envelopment analysis, *Technology Analysis & Strategic Management*, vol. 31, № 11, p. 1341—1352, <https://doi.org/10.1080/09537325.2019.1613521>.

24. Firsova, A. A., Chernyshova, G. Y. 2019, Mathematical models for evaluation of the higher education system functions with DEA Approach, *Izvestiya of Saratov University. New Series. Series: Mathematics. Mechanics. Informatics*, vol. 19, № 3, p. 351—362, <https://doi.org/10.18500/1816-9791-2019-19-3-351-362>.
25. Zemtsov, S., Kotsemir, M. 2019, An assessment of regional innovation system efficiency in Russia: the application of the DEA approach, *Scientometrics*, vol. 120, № 2, p. 375—404, <https://doi.org/10.1007/s11192-019-03130-y>.
26. Levites, D. G., Punantsev, A. A. 2021, Territorial educational segment as an object of assessment of the functioning conditions of regional education systems, *Perspektivy nauki i obrazovaniya — Perspectives of Science and Education*, № 4 (52), p. 577—593, <https://doi.org/10.32744/pse.2021.4.38>.
27. Khrustalev, E. Yu., Ratner, P. D. 2015, Analysis of ecological efficiency of Russia's electric companies through the data envelopment analysis methodology, *Economic Analysis: Theory and Practice*, № 35 (434), p. 33—42.
28. Ratner, S. V., Kovalev, A. V. 2021, Assessing the regional environmental management system's efficiency based on data envelopment models, *Economic Analysis: Theory and Practice*, vol. 20, № 6, p. 1014—1042, <https://doi.org/10.24891/ea.20.6.1014>.
29. Roslyakova, N. A. 2019, DEA tools for assess the role of labor productivity in the innovative output of the regions of the RF Northwestern federal district and Kazakhstan, *Bulletin of the South-Russian State Technical University (NPI) Series Socio-Economic Sciences*, № 6, p. 67—75, <https://doi.org/10.17213/2075-2067-2019-6-67-75>.
30. Pokushko, M., Stupina, A., Medina-Bulo, I., Dresvianskii, E. 2020, Data envelopment analysis in performance assessment of fuel and energy complex enterprises, *Bulletin of Kemerovo State University. Series: political, sociological and economic sciences*, vol. 5, № 2 (16), p. 251—262, <https://doi.org/10.21603/2500-3372-2020-5-2-251-262>.
31. Ratner, S. 2017, Dynamic problems of estimation of ecological-economic efficiency of regions based on basic models of data envelopment analysis, *Large-Scale System Control*, № 67, p. 81—106.
32. Komarevtseva, O. O. 2016, Development of model of effective management of changes on the basis of DEA technique in economic systems of municipalities of the Oryol region, *Jekonomicheskij zhurnal*, № 3 (43), p. 41—58.
33. Alimkhanova, A. N., Mitsel, A. A. 2019, Evaluation of enterprise performance based on the DEA method, *Proceedings of TUSUR University*, vol. 22, № 2, p. 104—108, <https://doi.org/10.21293/1818-0442-2019-22-2-104-108>.
34. Greene, W. 2005, Fixed and Random Effects in Stochastic Frontier Models, *Journal of Productivity Analysis*, vol. 23, p. 7—32, <https://doi.org/10.1007/s11123-004-8545-1>.
35. Fritsch, M., Slavtchev, V. 2007, Universities and innovation in space, *Industry and Innovation*, vol. 14, № 2, p. 201—218, <https://doi.org/10.1080/13662710701253466>.
36. Sivertsen, G., Rousseau, R., Zhang, L. 2019, Measuring scientific contributions with modified fractional counting, *Journal of Informetrics*, vol. 13, № 2, p. 679—694, <https://doi.org/10.1016/j.joi.2019.03.010>.
37. Dezhina, I. G. 2017, Science and innovation policy of the Russian government: A variety of instruments with uncertain outcomes?, *Public Administration Issues*, № 5, p. 7—26, <https://doi.org/10.17323/1999-5431-2017-0-5-7-26>.
38. Seiford, L., Zhu, J. 1998, On piecewise loglinear frontiers and log efficiency measures, *Computers & Operations Research*, vol. 25, № 5, p. 389—395, [https://doi.org/10.1016/S0305-0548\(97\)00078-6](https://doi.org/10.1016/S0305-0548(97)00078-6).
39. Saquib, N. 2014, *Mathematica for Data Visualization*, Packt Publishing.

The authors

Dr Timur R. Gareev, Skolkovo Institute of Science and Technology, Russia.

E-mail: tgareev@gmail.com

<https://orcid.org/0000-0002-6438-7772>

Dr Irina Yu. Peker, Immanuel Kant Baltic Federal University, Russia.

E-mail: ipeker@kantiana.ru

<https://orcid.org/0000-0002-5701-7538>

Dr Tatyana Yu. Kuznetsova, Immanuel Kant Baltic Federal University, Russia.

E-mail: TIKuznetsova@kantiana.ru

<https://orcid.org/0000-0002-1523-2280>

Natalya A. Eliseeva, Kaliningrad State Technical University, Russia.

E-mail: ne2705@gmail.com

<https://orcid.org/0000-0003-0651-6692>



SUBMITTED FOR POSSIBLE OPEN ACCESS PUBLICATION UNDER THE TERMS AND CONDITIONS OF THE CREATIVE COMMONS ATTRIBUTION (CC BY) LICENSE ([HTTP://CREATIVECOMMONS.ORG/LICENSES/BY/4.0/](http://creativecommons.org/licenses/by/4.0/))

АНАЛИЗ ЭФФЕКТИВНОСТИ ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ МОРСКИХ ПОРТОВ БАЛТИЙСКОГО БАСЕЙНА РОССИИ

Х. Китцманн¹ 

Е. Г. Цыплакова² 

Г. И. Синько² 

А. В. Стримвская³ 

К. А. Рюмкина³ 

¹Тартуский университет,
50090, Эстония, Нарва

²Ленинградский государственный университет им. А. С. Пушкина,
196605, Россия, Санкт-Петербург, Петербургское шоссе, 10

³Национальный исследовательский университет
«Высшая школа экономики» (НИУ ВШЭ – Санкт-Петербург),
190008, Россия, Санкт-Петербург, ул. Союза Печатников, 16

Поступила в редакцию 15.02.2023 г.

Принята к публикации 03.04.2023 г.

doi: 10.5922/2079-8555-2023-2-6

© Китцманн Х., Цыплакова Е. Г.,
Синько Г. И., Стримвская А. В.,
Рюмкина К. А., 2023

Представлен комплексный анализ эффективности работы портов Балтийского бассейна Российской Федерации, основанный на учете многих аспектов деятельности. В частности, предложены экономические показатели, учтены вопросы инвестиционного планирования и управления. Особое внимание уделено целям и задачам устойчивого развития морского порта как значимого элемента транспортно-логистической системы. Цель настоящего исследования — разработка системного подхода к изучению эффективности функционирования морского порта по многим критериям. Результаты анализа по предложенной методологии предполагают возможность учета критериев для различных уровней управления портом, что позволяет говорить о высокой прикладной значимости проведенного исследования. Актуальность изучаемого вопроса подчеркивается отсутствием известных авторам источников, где предлагается методология комплексного изучения и анализа порта с позиции менеджмента, логистики и микроэкономики, позволяющей учесть экологические аспекты, инновационные решения в управлении портовой инфраструктурой на основе системного подхода. В статье представлен авторский подход к интерпретации статистических данных работы портов Балтийского бассейна России, а также результаты эмпирических исследований по вопросам устойчивого развития транспортно-логистических систем. Полученные результаты позволяют провести многомерный анализ деятельности морского порта и сформировать систему анализа и оценки эффективности, что является значимым аспектом процесса управления. Практическое применение предложенного подхода подчеркивается наличием методологической схемы и алгоритма по осуществлению анализа для различных категорий менеджеров, позволяя использовать его в качестве стратегического инструмента управления региональной экономической политики в сфере логистики и транспорта.

Ключевые слова:

морской порт, Балтийский регион, показатели эффективности деятельности, транспортная логистика, устойчивое развитие, прибрежная зона

Для цитирования: Китцманн Х., Цыплакова Е. Г., Синько Г. И., Стримвская А. В., Рюмкина К. А. Анализ эффективности функционирования морских портов Балтийского бассейна России // Балтийский регион. 2023. Т. 15, № 2. С. 103—125. doi: 10.5922/2079-8555-2023-2-6.

Введение

Необходимость применения новых технологий в решении классических управленческих задач вызвана ускоренным темпом цифровизации отдельных функций и процессов, глобализацией экономики, геополитической трансформацией [1; 2], возникновением новых социально-политических проблем, дисбалансом между имеющейся и требуемой инфраструктурой, ростом доли транспортных затрат в структуре общих логистических издержек и др. При этом фокус исключительно на оптимизации операционной деятельности не выглядит достаточно убедительным с точки зрения долгосрочной перспективы развития. Изучение деятельности компаний, связанных с выполнением различных транспортно-логистических операций, показало, что вопросам анализа и оценки эффективности деятельности с позиции стратегического менеджмента уделяется недостаточное внимание. В то время как другим стратегически значимым вопросам, например проектированию логистических систем, планированию показателей деятельности, прогнозированию спроса и предложения, посвящено значительное количество научных исследований, анализ эффективности традиционно считается «вспомогательным» элементом управления, что является, на наш взгляд, заблуждением. Напротив, транспортно-логистическая деятельность требует регулярного мониторинга и оценки [3]. По мнению специалистов [4; 5], высокая точность анализа стимулирует рациональное управление имеющимися ресурсами и своевременное принятие корректирующих действий.

Изучение в том числе зарубежных литературных источников с приведенными в них примерами [3; 6] позволило сделать вывод, что системный подход к анализу деятельности порта по многим критериям представляет собой значительный научно-практический интерес. Во многом это обусловлено ролью морского побережья с точки зрения наличия существенного ресурсного и коммуникационного потенциала в условиях сложной геополитической обстановки в современном мире, характеризующейся стабильно растущим напряжением в акватории ряда регионов России (Крым, Курилы, Арктика). В этом контексте особую актуальность представляет изучение вопроса анализа и оценки деятельности порта как элемента транспортно-логистической системы, имеющего стратегическое значение для развития региона и для страны в целом. Приоритетная роль морских портов заключается в осуществлении мировой торговли, что выступает неотъемлемым аспектом глобализации и создания региональных торговых соглашений [7]. При этом помимо учета исключительно экономических аспектов при анализе деятельности порта важно учитывать целый спектр дополнительных факторов, которые наиболее полно рассматриваются в контексте понятия «емкость территории». Под данным термином специалисты [8] понимают наличие возможности интенсификации использования имеющихся ресурсов (инфраструктурных, природных, человеческих, рекреационных и др.) с учетом инвестиционного планирования и без него, направленной на комплексное освоение территории и повышение эффективности функционирования порта.

В работе [9] отмечено, что с 2000-х гг. решающая роль (до 60 % всех грузоперевозок) в выполнении экспортно-импортных операций принадлежит морскому виду транспорта. При этом о значимости эффективной работы порта как связующего элемента организации экспортно-импортных операций и дающего возможность роста различным отраслям экономики известно давно. Как отмечается в исследовании [10], «фактор моря», традиционно рассматриваемый в контексте многих аспектов, представляет собой важный компонент преемственности опыта развития и комплексного освоения территории морского побережья и включает такие харак-

теристики, как хозяйственная и инфраструктурная обустроенность; зрелость портовых структур и их значимость в масштабе страны; рациональное использование морских ресурсов, их доступность и др.

Следовательно, для повышения конкурентоспособности национальной торговой системы на международном уровне необходимо уделять особое внимание эффективной работе морских портов. Более того, портами выполняется комплекс логистических операций, создающих добавленную стоимость (упаковка, консолидация, хранение груза и др.). Отметим, что уровень развития транспортно-логистической инфраструктуры региона непосредственно влияет на эффективную работу морского порта, являющегося транспортным узлом (transportation hub), где взаимодействуют автомобильный, железнодорожный и морской виды транспорта. В работе [11] отмечается, что на примере эффективно организованной работы морского порта как транспортного узла, связывающего объекты внутренней (inland) логистической инфраструктуры и морские маршруты, может быть достигнута цель минимизации транспортных затрат и устойчивого развития (в части снижения углеродного следа). Высокая прикладная значимость системного изучения морского порта демонстрирует свою актуальность на примере стран Карибского бассейна [12], Китая [11], портов транспортного коридора в рамках инициативы правительства Китая «Один пояс — один путь» [6] и др. Учет различных аспектов при анализе деятельности морского порта как значимого элемента транспортно-логистической системы позволит оценить эффективность функционирования по многим критериям и добиться системного решения возникающих проблем стратегического уровня, равно как и улучшения операционной деятельности.

Указанные аспекты позволили сформулировать цель исследования, заключающуюся в разработке системного подхода к анализу эффективности функционирования морского порта по многим критериям. Для достижения поставленной цели был ограничен комплекс задач проводимого исследования: определить группу приоритетных методов научного познания (анализ, синтез, обобщение и моделирование); обосновать необходимость проведения дальнейших работ по тематике исследования (через определение research gap — «пробелов» в существующих научно-исследовательских работах); провести контент-анализ источников статистических данных; предложить авторскую методологию, позволяющую рассмотреть критерии для различных уровней управления портом; обозначить возможность практического применения разрабатываемого решения.

Порты Балтийского бассейна Российской Федерации

Для Российской Федерации морские порты имеют ключевое значение, что подчеркивается в том числе в Стратегии развития морской портовой инфраструктуры России до 2030 г. Реализация Стратегии направлена на увеличение портовых мощностей, улучшение государственного управления данной отраслью, повышение конкурентоспособности портов РФ, обеспечение их безопасного функционирования и развития. Также одним из ожидаемых результатов является рост инновационной деятельности портов России, уменьшение негативного влияния на окружающую среду и формирование передовой портовой инфраструктуры.

На сегодняшний день в РФ определены пять морских бассейнов: Балтийский, Арктический, Дальневосточный, Каспийский, Азово-Черноморский, в которых суммарно функционируют 67 портов. По данным Федерального агентства морского и речного транспорта (Морфлот), в целом за 2022 год динамика грузооборота была положительной, при этом наибольший объем перевозок приходится на порты Балтийского и Азово-Черноморского бассейнов (рис. 1).

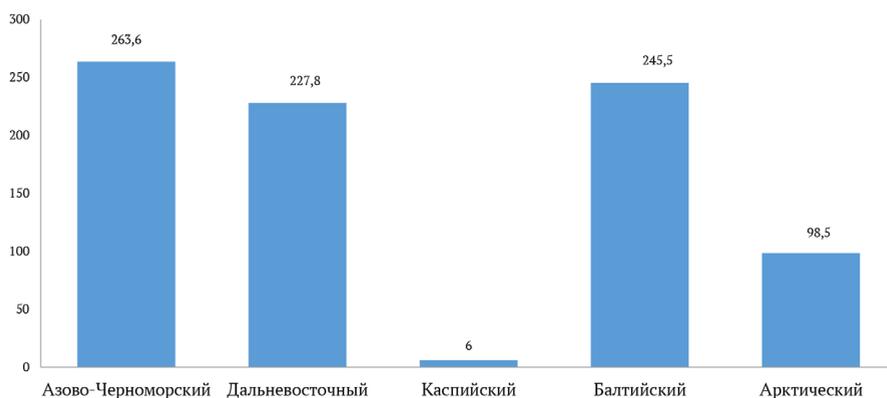


Рис. 1. Грузооборот портов России по морским бассейнам, 2022 г., млн т

Источник: составлено авторами по данным Portnews¹.

В рамках данной работы будут рассмотрены порты Балтийского бассейна России ввиду их особой значимости по внешнеторговым перевозкам: так, основная доля грузоперевозок из Европы приходится именно на порты Балтики. Отметим также, что Балтийский бассейн включает порты РФ и других стран, при этом более половины грузопотока в регионе приходится на российские порты [13] (рис. 2).

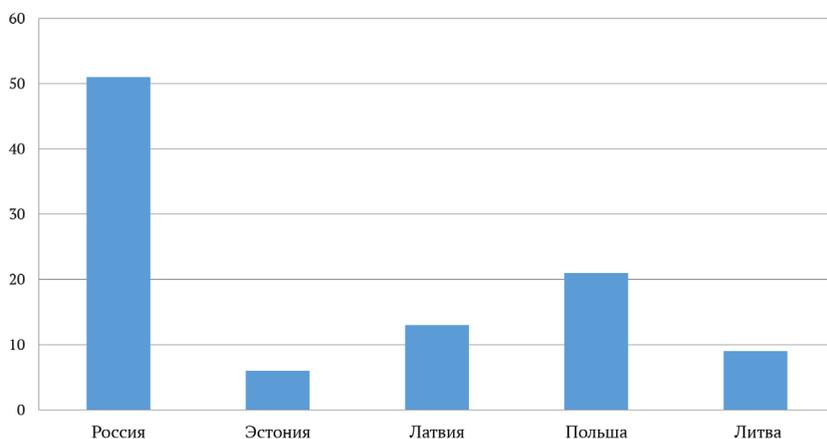


Рис. 2. Распределение грузопотоков в портах Балтийского моря Центральной и Восточной Европы по странам, 2019 г., %

Источник: составлено авторами на основе данных [13, с. 6].

Балтийский бассейн России включает в себя следующие порты: Большой порт Санкт-Петербург, Выборг, Высоцк, Калининград, Приморск и Усть-Луга. Все названные порты расположены на территории Северо-Западного региона России,

¹ Грузооборот морских портов России в 2022 году вырос на 0,7% — до 841,5 млн т, 2023, Portnews, URL: <https://portnews.ru/news/341316/> (дата обращения: 13.01.2023).

который обладает значительным транспортным потенциалом. Через территорию региона проходят два международных транспортных коридора (далее — МТК): МТК № 2 («Восток — Запад») и МТК № 9 («Север — Юг»), являющихся важными для страны с точки зрения экономического развития [14; 15]. Основная идея МТК «Север — Юг» заключается в создании благоприятных условий для доставки грузов из стран Ближнего Востока в страны Балтии. Из персидского залива, Индии и Пакистана грузы доставляют в порты Северо-Западного региона России и далее — в пункты назначения. МТК «Восток — Запад» позволяет доставлять грузы по транссибирской магистрали к северным портам России, в частности в Мурманск, Архангельск, а также в страны Балтии и другие порты. Очевидно, что качество выполнения мультимодальных международных перевозок по МТК во многом зависит от уровня логистического сервиса, предоставляемого различными звеньями логистической системы, к которым относят морской порт, выступающий одновременно транспортным узлом, сосредотачивающим элементы логистической инфраструктуры для оперативной и качественной обработки груза. К примеру, Большой порт Санкт-Петербург обслуживается несколькими железнодорожными станциями: Новый порт и Автово. С другой стороны, порты имеют ключевое значение как для регионального экономического роста, так и для показателей занятости населения региона. Например, планируется, что к 2030 г. в морском порту Усть-Луга будет создано 17 200 рабочих мест, что позволяет говорить о целом спектре социально-значимых инициатив помимо решения непосредственно экономических и логистических задач.

Концепция устойчивого развития порта в контексте осуществления транспортно-логистической деятельности

Важно отметить, что изучение проблем порта невозможно без системного подхода, подразумевающего в том числе учет самых разнообразных факторов, которые оказывают прямое и опосредованное влияние на его деятельность. В этом отношении особый научно-практический интерес представляет концепция комплексного управления прибрежной зоны (КУПЗ). Как отмечено в работе [8, с. 145], «для эффективного управления прибрежной территорией необходимо увязывать в одну систему природную среду и человеческую деятельность». Авторы работ [8; 10; 16] подчеркивают, что комплексность подхода к управлению прибрежной зоной подразумевает учет разнообразных аспектов: развитие экосистемы, использование природных ресурсов для достижения целей и задач социально-экономического развития, наличие конфликтных ситуаций природопользования с другими приморскими видами деятельности, возможность хозяйственной деятельности человека в прибрежной зоне и др. По мнению зарубежных специалистов [17], комплексный подход к управлению прибрежной зоной (и, соответственно, находящимися на ней элементами транспортно-логистической системы) должен предполагать обязательную тесную реализацию любых инициатив совместно с государственным управлением. Обратившись к результатам исследований [18], заметим, что ключевыми экологическими проблемами, связанными с деятельностью морских портов, являются качество воды и воздуха, шум и удаление отходов. Данная проблема давно находится под пристальным вниманием мирового сообщества, в частности, Балтийский регион входит в зону контроля за выбросами соединений серы SECA, что означает запрет на использование судового топлива с содержанием серы более 0,1 % (то есть невозможность использовать мазут как самый экономически выгодный вариант

топлива). Как показал анализ источников [19], на сегодняшний день ведется активный поиск возможностей управления показателями устойчивого развития деятельности порта с учетом данных ограничений и экологического аспекта в целом. Зарубежные специалисты [20] предлагают следующий перечень метрик для оценки экологической эффективности, входящих в понятие «экологичный порт»: углеродный след, управление отходами, объемы потребляемой воды. Перечисленные показатели являются операционными; с другой стороны, можно выделить и управленческие: программа экологического мониторинга, экологический менеджмент, экологическое обучение персонала, составление экологической отчетности [21]. Очевидно, что управленческие показатели относятся к стратегическому уровню менеджмента. Порты, которые разрабатывают стратегии по уменьшению негативного воздействия на окружающую среду и следуют ей, можно назвать устойчивыми, так как их деятельность повышает устойчивость транспортировки и цепи поставок в целом [22]. Понятие устойчивого порта является довольно новым, в литературе можно встретить различные подходы к его толкованию. Например, Американская портовая ассоциация в 2007 г. ввела термин «устойчивый порт», который включает в себя совокупность стратегий и действий порта, удовлетворяющих текущие потребности заинтересованных сторон, где обеспечивается защита природных ресурсов и учитываются социальные аспекты управления персоналом. При этом заинтересованными сторонами могут быть инвесторы, грузовладельцы, судовладельцы, судоходные компании, стивидоры, государство, министерства, администрация порта и т. д. [23]. С другой стороны, европейские специалисты часто одинаково трактуют два понятия: *устойчивый* и *зеленый порт*, подчеркивая, что деятельность такого морского порта направлена на разработку, внедрение и мониторинг программ для снижения влияния на окружающую среду [24]. Можно заметить и некоторые различия в понимании указанных терминов: принцип зеленого порта подразумевает фокус на решении экологических проблем, в то время как устойчивость касается проблем экономического, социального и экологического характера, которые наиболее емко, на наш взгляд, отражены в концепции ESG (англ. Environmental, Social, Governance). Однозначного перевода этого зарубежного термина в отечественной литературе нет, дословно концепция рассматривается как сочетание понятий «окружающая среда», «социальная сфера», «управление». В некоторых работах, в частности в [25], предлагается количественный метод оценки показателей, входящих в состав основных категорий ESG. Дальнейшее развитие вопроса оценки эффективности деятельности порта, на наш взгляд, должно быть сосредоточено в рамках концепции ESG как инструмента многоаспектного видения проблем функционирования порта через призму системного подхода к КУПЗ.

Методология проведения комплексного анализа эффективности деятельности портов

Вопрос анализа эффективности логистической деятельности морских портов особенно актуален в свете современных вызовов, с которыми столкнулась российская экономика. Точные результаты оценки эффективности работы позволят вовремя увидеть «узкие места» и применить адекватные способы их устранения. Рассмотрим подробнее методологическую базу для проведения комплексного многомерного анализа деятельности морского порта как важнейшего пограничного транспортного узла между внутренними и внешними торговыми потоками. В ISO 9000 сказано, что под эффективностью принято понимать соотношение между полученным результатом и ресурсами, которые были использованы для его

достижения. Об эффективности работы компании могут свидетельствовать значения определенных показателей, которые, в свою очередь, подразделяются на два типа: укрупненные или частные. К первому типу можно отнести ключевые показатели эффективности, позволяющие учесть общие затраты, время выполнения, объем инвестиций, сервис, и показатели производительности [26]. Во вторую группу входят частные показатели, связанные с выполнением операционных задач: пропускная способность порта, производительность, удовлетворенность клиентов предоставленным сервисом (что находит отражение в глобальных рейтингах, например в LPI — Logistics Performance Index, рассчитываемом Всемирным банком¹), грузооборот порта и др. Как уже было отмечено, на сегодняшний день эффективность работы морского порта также связана с уменьшением углеродного следа. Очевидно, с точки зрения применения комплексного подхода различные показатели деятельности порта должны оцениваться в соответствии с уровнем ответственности принимаемых решений (стратегический, тактический, операционный) и временным горизонтом (краткосрочный, среднесрочный, долгосрочный). Концептуальный подход, предлагаемый авторами данного исследования, предполагает на первом этапе обозначение всех сторон, которые входят в структуру взаимодействия морского порта и внешней среды. Это могут быть грузовладелец, грузополучатель, логистическая компания, транспортная компания, судоходная компания, администрация морского порта, инвесторы, государственные органы, муниципалитет, министерства и др. Для каждой группы эффективность порта зависит от разных показателей, поэтому следующий этап заключается в том, чтобы определить совокупность характеристик, подходящих всем. Например, инвесторы, государство и администрация порта оценивают эффективность деятельности порта с точки зрения грузооборота. Также для правительства эффективность порта зависит от использования современного экологичного оборудования. С точки зрения грузовладельцев, эффективность порта будет выше, если в порту внедрена система «умный порт». Для операторов высокий уровень эффективности состоит в следовании тенденции внедрения системы дистанционного контроля оборудования, а сотрудники, выполняющие текущие задачи, напротив, могут столкнуться с трудностями при освоении новых технологий.

С другой стороны, морской порт взаимодействует с участниками внешней среды, которые не заинтересованы в результатах его деятельности напрямую, но косвенно оказывают на него влияние. К примеру, для выполнения погрузо-разгрузочных работ в порту необходимо подъемно-транспортное оборудование, следовательно, деятельность порта зависит от поставщиков оборудования, основными критериями эффективности которых являются качество поставляемого оборудования, сроки поставки и вероятность точного выполнения контрактных условий. Кроме того, для непрерывной деятельности морского порта важно качество предоставляемых коммунальных услуг.

Другой значимый аспект затрагивает вопросы инвестиционного планирования в вопросе определения объема средств, направляемых на развитие цифровых технологий, модернизацию подъездных путей, реконструкцию причальных стенок, строительство подходных каналов или закупку оборудования.

С учетом упомянутых выше аспектов методологический подход к анализу деятельности порта, позволяющий учесть временной и управленческий факторы, аспекты инвестиционного планирования и устойчивого развития, может быть представлен в виде матрицы (рис. 3).

¹ Logistics Performance Index, 2023, *The World Bank*, URL: <https://lpi.worldbank.org/> (дата обращения: 03.01.2023).

Уровень принятия решений		
Стратегический	Тактический	Операционный
<i>Время, t →</i>		
Контроллинг		
Определение заинтересованных сторон	Ресурсы: инфраструктура морского порта	Инструкции и технологические карты
Постановка стратегических целей	Нормы и правила, регулирующие деятельность порта	Стандартизация процессов
Вопросы трансграничного сотрудничества компаний	Выбор стратегии работы порта: Кооперация Высокий сервис Минимальные издержки	Текущие задачи Взаимодействие с контрагентами
	Определение процессов Постановка задач: • Краткосрочных • Устойчивого развития • Повышение уровня лояльности клиентов	Выполнение логистических операций: • Погрузо-разгрузочные операции • Консолидация груза • Хранение • Таможенная обработка
	Поддержка процессов (информационная, финансовая, сервисная) Определение возможностей: материальные и нематериальные ресурсы	Дорожные карты по использованию передовых технологий Использование технологий
Заинтересованные стороны		
<ul style="list-style-type: none"> • администрация морского порта • инвесторы • государственные органы • муниципалитет • министерства 	<ul style="list-style-type: none"> • грузовладелец • грузополучатель 	<ul style="list-style-type: none"> • логистическая компания • транспортная компания • судоходная компания

Рис. 3. Матрица многомерного анализа эффективности деятельности порта: характеристика этапов и уровней реализации для различных групп заинтересованных сторон

Как видно из рисунка 3, анализ эффективности для разных уровней управления базируется на различных информационных источниках и категориях. Поэтому предложенный подход предполагает наличие актуальной информации о функционировании порта: финансовых отчетов, схем порта, его терминалов и т.д. Кроме того, для эффективного использования подхода должен быть доступ к информации о партнерах порта, для того чтобы существовала возможность выявления заинтересованных сторон [23]. Проведение комплексного анализа и дальнейшей оценки эффективности работы морского порта в соответствии с концептуальными идеями, предлагаемыми авторами, может быть реализовано в несколько этапов (рис. 4).



Рис. 4. Алгоритм проведения анализа эффективности работы морского порта

Последовательные действия, представленные на рисунке 4, позволяют говорить о том, что общеизвестные правила системного подхода, такие как интеграция, целостность, декомпозиция и иерархия [27], позволят достигнуть задач комплексного изучения деятельности морских портов и повысить качество принятия решений на всех уровнях управления с учетом различных временных перспектив. Как уже было отмечено, системный подход к изучению процессов управления портом нашел наиболее полное отражение в рамках идеи КУПЗ, где понятие устойчивого развития рассматривается с позиции долгосрочного планирования совместного управления экономическими, политическими и социально значимыми факторами¹. При этом если в краткосрочной перспективе инициативы, направленные на достижение целей и задач устойчивого развития, могут быть не так привлекательны и не иметь очевидных достоинств, то в долгосрочной перспективе наблюдается противоположная ситуация. Это подчеркивает необходимость концентрации усилий, позволяющих рассматривать различные аспекты КУПЗ с учетом целей устойчивого развития на стратегическом уровне планирования согласно предложенной концептуальной схеме (рис. 3). В таком случае возникает объективная необходимость в поиске модели, которая позволит оценить эффективность управленческих решений, принимаемых на операционном и тактическом уровнях, и определить их влияние на некоторый обобщенный показатель, релевантный для стратегического менеджмента в контексте учета следующих категорий (атрибутов) модели КУПЗ:

- 1) экологический баланс;
- 2) экономические показатели;
- 3) этические аспекты;
- 4) институциональные аспекты;
- 5) социальный аспект;
- 6) технологическое развитие.

Таким образом, исследовательский вопрос, который сформулировали авторы в данной работе, относится к разработке такого показателя анализа эффективности,

¹ Towards a European Integrated Coastal Zone Management (ICZM) Strategy: the General Principles and Policy Options, a reflection paper, 1999, *Directorates-General Environment, Nuclear Safety and Civil Protection Fisheries Regional Policies and Cohesion*, URL: <https://ec.europa.eu/environment/iczm/pdf/vol1.pdf> (дата обращения: 02.02.2023).

который бы максимально близко соответствовал идее комплексности функционирования морского порта, а значит, включал в себя разнообразные аспекты деятельности и отличался от традиционных подходов (сравнение значений текущего периода с предыдущим, например, и т. д.).

Анализ показателей эффективности морских портов Балтийского бассейна

Для анализа работы порта и дальнейшей апробации предложенной методологии, рассмотрим подробнее технические показатели, релевантные для принятых решений стратегического и тактического уровня менеджмента [28; 29]. К задачам такого типа относят местоположение объектов транспортно-логистической инфраструктуры, интенсивность работы, количество технических зон обслуживания транспортных средств и др. [30-32]. Обобщенные результаты анализа технических характеристик морских портов Балтики представлены в таблице 1.

Таблица 1

Основные технические характеристики портов Балтийского бассейна, данные на 2022 г.

Порт	Пропускная способность, тыс. т в год	Период навигации	Площадь территории порта, га	Площадь акватории порта, км ²	Количество причалов
Санкт-Петербург	118 246,01	Круглогодично	745,9	616,93	149
Выборг	1970	Круглогодично	16,658	2,87	9
Высоцк	21 200	Круглогодично	143,6	1,26.	8
Калининград	45 023,2	Круглогодично	376,91	21,33	106
Приморск	86,5	С мая по ноябрь	247,448	31,77	12
Усть-Луга	156 000,25	Круглогодично	1 188,2	67,56	41

Источник: составлено по данным Росморпорта¹.

Следующий этап анализа морских портов Балтийского бассейна предполагает изучение их инвестиционной деятельности. Обратим внимание на инвестиционные проекты, которые были реализованы до настоящего времени, и их результаты (табл. 2).

Таблица 2

Инвестиционные проекты, реализуемые морскими портами Балтийского бассейна по данным на 2022 г.

Порт	Инвестиционный проект	Период	Результаты
Санкт-Петербург	Введен в эксплуатацию комплекс (построены два причала, навигационные знаки) для отстоя ледокольного флота	2018	Созданы необходимые условия для безопасной стоянки ледокольного флота. Снижены издержки на аренду причалов
Выборг	Масштабная модернизация, связанная с сокращением отгрузки угля и ориентация на наливные грузы	2024—2025	Снижена зависимость деятельности порта от поставок угля

¹ Северо-Западный бассейновый филиал, 2022, *Росморпорт*, URL: https://www.rosmorport.ru/filials/spb_seaports/ (дата обращения: 28.12.2022).

Окончание табл. 2

Порт	Инвестиционный проект	Период	Результаты
Высоцк	Подписан проект, направленный на строительство зернового терминала на сумму 5,5 млрд руб.	2022	Планируется создание 50 рабочих мест. Будет возведен складской комплекс мощностью 240 тыс. т
Калининград	Введена в работу база средств навигационного оборудования, которая была реконструирована	2019	Построено девять сооружений. Реконструирован причал. Повышена безопасность мореплавания судов
Приморск	Реализация проекта «Приморский универсально-перегрузочный комплекс»	К 2024	Увеличен грузооборот порта до 65 млн т в год. Построен логистический центр и новые терминалы
Усть-Луга	Начала работу акватория, построенная в Южном районе порта	2022	Созданы условия для прохода и маневрирования судов «Астрахань», «СЛ-7», «СО-14»

Источник: составлено по данным Росморпорта¹.

Отметим, что, несмотря на сложную экономико-политическую ситуацию в стране и в мире, запланированные проекты, направленные на модернизацию и совершенствование работы портов Балтийского бассейна, не сокращаются и не переносятся, более того, продолжают разработку и запуск новых инвестиционных проектов.

На следующем этапе многомерного анализа предлагается сфокусироваться на аспектах значимых в контексте вопросов бережного отношения к окружающей среде. Как уже было отмечено, задачам устойчивого развития уделяется значительное внимание со стороны государства и международных сообществ, что находит отражение в деятельности морских портов, в том числе за счет информационной интеграции и внедрения передовых технологий [33]. Так, Экологическое обоснование хозяйственной деятельности по поддержанию проектных глубин на акваториях, каналах и фарватерах морского порта Большой порт Санкт-Петербург в 2016—2026 гг. — это документация, которая была разработана с целью регламентации ежегодного выполнения ремонтных дноуглубительных работ. В рамках реализации данного проекта по итогам 2012—2021 гг. портами анализируемого бассейна было выделено 53,9 млн руб. для выращивания и выпуска рыб, что тоже позволяет сопоставить цели устойчивого развития с бюджетным планированием деятельности порта.

Рассмотрим другие примеры экологической деятельности портов Балтийского бассейна. В частности, руководством порта Санкт-Петербург была разработана экологическая программа, на реализацию которой ежегодно выделяются средства (например, в 2019 г. — 66 млн руб.). К основным услугам экологического характера, предоставляемым данным портом, можно отнести сбор, транспортировку и размещение судовых отходов. Аналогичный перечень экологических услуг оказывается портом Усть-Луга, для чего используются судно-сборщик, станция переработки отходов и специализированный транспорт для перевозки отходов.

¹ Северо-Западный бассейновый филиал, 2022, *Росморпорт*, URL: https://www.rosmorport.ru/filials/spb_seaports/ (дата обращения: 30.12.2022).

Экологическая политика порта Калининград предполагает проведение природоохранных мероприятий, что также включает в себя повышение квалификации персонала в данной области, охрану атмосферного воздуха и водных ресурсов. Администрацией порта Калининград были предприняты следующие действия: оснащение плавающей крыши резервуаров для снижения выбросов в воздух, гидроизоляция поверхности резервуара для исключения возможности загрязнить почву, строительство очистных сооружений для предотвращения загрязнения водных ресурсов.

Порт Выборг активно следует принципам устойчивого развития, например, в 2018 г. была разработана экологическая стратегия до 2025 г., реализация которой позволила внедрить установку пылеподавления для того, чтобы сократить распространение угольной пыли как на территории порта, так и в городской среде. Также руководство порта уделяет особое внимание проблемам, с которыми сталкиваются жители, проживающие вблизи порта, поэтому портом были выделены средства для покупки и установки стеклопакетов для подавления шума и проветривания.

С другой стороны, порт Высоцк не реализует аналогичных мероприятий, что приводит к подаче жителями города судебных исков, в которых отмечается целый комплекс негативных явлений, связанных с деятельностью порта. Единственная экологическая инициатива была реализована в 2011 г., когда в порту Высоцк был введен в эксплуатацию комплекс очистных сооружений.

Особый интерес представляет характеристика изменений в деятельности морских портов региона, произошедших за последний год. Анализ источников статистической информации и отчетных данных за 2022 г. показал, что эти изменения обусловлены введенными санкциями и ограничениями на деятельность компаний, предоставляющих широкий спектр транспортно-логистических услуг. Несмотря на значительный объем инвестиций в развитие инфраструктурных и информационных проектов портов Балтийского бассейна (суммарно 117,1 млн руб.), динамика развития на данный момент является отрицательной. В частности, негативные тенденции в большей степени затронули работу порта Санкт-Петербург, по данным 2022 г., доля заходящих судов снизилась на 30 %: в 2021 г. данный показатель составлял 418 морских судов, а в 2022 г. лишь 294. Уменьшение числа заходов судов под иностранными флагами можно считать одной из основных причин такой динамики. С другой стороны, результаты за март 2022 г. порта Усть-Луга показывают, что число заходов судов осталось неизменным по сравнению с аналогичным периодом 2021 г. В порту Приморск наблюдалось увеличение количества заходов судов по итогам марта 2022 г. Отмеченный дисбаланс в части ряда метрик подчеркивает, что в условиях внешней нестабильности морские порты представляют собой особенно уязвимые элементы логистической системы, а значит, нуждаются в тщательном мониторинге и оценке деятельности.

Как известно, проведение анализа эффективности деятельности требует использования системы показателей. Наиболее актуальным является учет пяти групп ключевых показателей: показателей операционной деятельности, уровня технического (в том числе инновационного) развития, факторов окружающей среды [34], социально-значимых показателей (например, уровня миграции [35]) и экономических показателей [26]. При этом единого комплексного подхода к количеству и составу показателей эффективности на сегодня нет [21; 36]. В [21] подчеркнуто, что исследования, посвященные вопросам оценки работы порта и разработке системы показателей анализа эффективности можно разделить на три группы в соответствии с фокусом публикаций:

— влияние выбросов (среди них — парниковых газов) на экосистему прибрежных зон, в том числе связанных с интенсивной деятельностью порта;

- внедрение передовых практик устойчивого развития в работу порта;
- эффективное использование экономического и экологического потенциала прибрежных зон в контексте достижения целевых значений.

Тем не менее ни одно из перечисленных направлений нельзя назвать единственно верным, только системный подход позволит получить ответ на непростые вопросы логистического менеджмента порта. В этом отношении особый интерес представляют комплексные показатели эффективности, позволяющие проследить взаимосвязь инициатив, направленных на защиту окружающей среды, социального аспекта с экономическим результатом деятельности морского порта. На наш взгляд, очень удачным является подход, предложенный в работе итальянских специалистов [21], дающий возможность учесть указанные параметры через два ключевых показателя эффективности порта:

— EQI (Environmental Quality Index) — индекс качества окружающей среды, с помощью которого можно оценить степень загрязнения прибрежной зоны вследствие деятельности порта; за основу EQI может быть взят объем CO_2 . Чем ниже значение EQI, тем хуже состояние окружающей среды прибрежной зоны конкретного порта. В исследовании [21] авторы предлагают рассчитывать показатель EQI через отношение грузооборота порта к объему выбросов CO_2 .

— GPE (Green Port Efforts) — индекс, который отражает обязательства администрации порта в отношении охраны окружающей среды и включает в себя следующие блоки: стратегию «зеленого» управления, эко-дизайн и экологическую сертификацию. В рамках первого блока учитывается количество мер, направленных на снижение выбросов, потребление энергии и обязательное включение подпункта об учете экологических аспектов в концессионные договоры. В рамках второго блока фиксируется число проектов по защите окружающей среды прибрежной зоны, финансируемых за счет государства и/или администрации порта. В рамках третьего блока будет рассмотрено, работает ли порт согласно международному экологическому стандарту ISO-14001, реализует ли проекты по охране прибрежной зоны и осуществляет ли мониторинг качества воды и воздуха. Это важный блок, так как экологическая сертификация не является обязательным требованием к деятельности порта, а значит, ее наличие позволяет увидеть инициативы порта по защите окружающей среды прибрежной зоны в процессе осуществления своей деятельности. В данном исследовании комплексный показатель GPE будет рассчитан через отношение объема инвестиций в инновации к площади порта, что позволит сфокусироваться на управленческом аспекте — насколько эффективны вложения на данной территории прибрежной зоны. Также будет учтен понижающий (в случае отсутствия мониторинга качества воды и воздуха) или повышающий (если в порту на регулярной основе проводится мониторинг загрязнения окружающей среды) коэффициент. Наибольшее значение индекса соответствует наилучшим результатам работы конкретного порта.

В контексте концепции КУПЗ оба показателя выглядят актуальными, так как их применение позволит рассмотреть деятельность порта с учетом экономического, экологического, социального аспектов, а также принять во внимание позиции заинтересованных сторон (в том числе инвесторов) в рамках многомерного анализа деятельности порта (см. рис. 3).

После определения количества и состава показателей следующим этапом проведения оценки эффективности является выбор методологии. В работе [37] для поддержки принятия решений в процессе оценки предлагается использовать методологию анализа среды функционирования (АСФ). Авторами была реализована попытка проведения процедуры АСФ с помощью программного продукта MatLab и надстройки DEA в MsExcel. Тем не менее, на наш взгляд, в контексте получения

однозначной оценки эффективности деятельности порта данный подход имеет ряд существенных недостатков. В частности, для рассматриваемого объема данных количество объектов исследования меньше числа входных и выходных параметров; наблюдается высокая степень искажения результатов в зависимости от применяемых входных и выходных данных и т.п. Поэтому в рамках настоящего исследования предлагается, используя методологию бенчмаркинга («лучшей практики»), метод пропорционального распределения эффекта [38; 39] и создания комбинированных метрик¹, провести расчет оценки эффективности по двум комплексным показателям EQI и GPE, позволяющим проследить взаимосвязь инновационной деятельности порта (направленной в том числе на защиту окружающей среды и улучшение операционных показателей деятельности) с экономическими результатами. Описательная статистика и расчеты показателей эффективности деятельности портов Балтийского бассейна РФ представлены в таблице 3.

Таблица 3

**Описательная статистика и значения комплексных показателей
эффективности работы морских портов Балтийского бассейна России**

Параметр, данные за 2022 г.	Порт Санкт-Петербург	Порт Выборг	Порт Высоцк	Порт Калининград	Порт Приморск	Порт Усть-Луга
<i>Описательная статистика за 2022 г.*</i>						
Мониторинг качества воды и воздуха на терри- тории ПЗ**	1,1	1,1	0,1	1,1	1,1	1,1
Площадь терри- тории порта, га	745,9	16,658	143,6	376,91	247,448	1 188,2
Количество со- трудников, чел.	1100	477	509	1055	892	520
Объем инвести- ций в инновации, млн руб.	1500	2400	5500	2000	1090	30 000
EQI: выбросы CO ₂ , млн тонн	0,101	0,002	0,042	0,023	0,148	0,323
Грузооборот, млн тонн	38,8	0,6	16	8,9	57,1	124,1
<i>Расчетные показатели эффективности</i>						
EQI	384,16	300	380,95	389,96	385,81	384,21
EQI, %	17,26	13,48	17,12	17,53	17,34	17,27
отклонение от порта-лидера, %	-0,26	-4,04	-0,40	0	-0,19	-0,26
GPE	1,57	5,53	1,08	2,08	1,34	63,46
GPE, %	2,091	7,37	1,43	2,77	1,79	84,53
отклонение от порта-лидера, %	-82,43	-77,16	-83,09	-81,75	-82,74	0

* Источники: составлена на основе данных².

** Значение 1,1 соответствует наличию процедур мониторинга, 0,1 — их отсутствию.

¹ Fact-finding studies in support of the development of an EU strategy for freight transport logistics Lot 1: Analysis of the EU logistics sector, 2015, *Publication office of the European Union*, URL: <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/4c60a2c5-969e-11e7-b92d-01aa75ed71a1> (дата обращения: 05.12.2022).

² Северо-Западный бассейновый филиал, 2023, *Росморпорт*, URL: https://www.rosморпорт.ru/filials/spb_seaports/ (дата обращения: 30.12.2022) ; Устойчивое развитие, 2023, *Морской порт Санкт-Петербург*, URL: <https://seaport.spb.ru/sustainable-development/> (дата обраще-

Анализ полученных результатов показывает, что наиболее эффективной с точки зрения снижения антропогенного влияния на окружающую среду является деятельность морского порта Калининград (EQI = 17,53 %). Отметим, однако, что отклонение для большинства других портов не превышает 0,4 %, кроме порта Выборг (4 %). По показателю GPE, отражающему эффективность использования инвестиций в инновации на территории морского порта, со значительным преимуществом получен результат портом Усть-Луга (GPE = 84 %). Предложенный подход к расчету двух показателей эффективности деятельности порта, включающих в себя учет многих аспектов деятельности (экономический, инвестиционный, социальный, экологический и технологический), дает возможность по-новому взглянуть на классическую задачу анализа и оценки эффективности. В матрице (табл. 4) схематично представлен характер рассматриваемых статистических показателей деятельности порта, используемых при определении комплексных показателей EQI и GPE.

Таблица 4

Матрица соответствия учитываемых параметров в контексте четырех аспектов деятельности различным уровням управления морского порта

Уровень принятия решений	Стратегический	Тактический	Операционный
Аспекты деятельности порта:			
экономический	Площадь порта		Грузооборот
инвестиционный	Инвестиции		
технологический		Инвестиции	
экологический		Экопроекты	Выбросы

Примечание: зеленым цветом обозначены показатели, используемые в определении индекса EQI, оранжевым — показатели, используемые при расчете индекса GPE.

ния: 04.01.2023) ; О нас, 2022, *Морской порт Санкт-Петербург*, URL: <https://seaport.spb.ru/about/> (дата обращения: 29.12.2022) ; Раскрытие информации организацией водоснабжения и водоотведения, 2023, *Морской порт Санкт-Петербург*, URL: <https://seaport.spb.ru/documents/information-disclosure/organization-of-water-supply-and-sewerage/> (дата обращения: 11.01.2023) ; Окружающая среда, 2023, *Морской порт Санкт-Петербург*, URL: <https://seaport.spb.ru/sustainable-development/environment/> (дата обращения: 01.02.2023) ; Грузооборот морских портов России в 2022 году увеличился на 0,7 % (детализация), 2023, *Portnews*, URL: <https://portnews.ru/news/341725/> (дата обращения: 11.02.2023) ; Экология, 2023, *Порт Логистик*, URL: <http://www.portlog.ru/jekologija/> (дата обращения: 11.02.2023) ; «Севморпроект» завершит реконструкцию трех причалов и Гутуевского ковша в Большом порту Санкт-Петербург, 2023, *Portnews*, URL: <https://portnews.ru/news/341600/> (дата обращения: 19.01.2023) ; В Выборгском районе построят сухогрузный порт более чем за 24 млрд рублей, 2019, *РиаНовости*, URL: <https://ria.ru/20190606/1555336031.html> (дата обращения: 19.01.2023) ; Конкуренция терминалов: на Балтике анонсирован еще один крупный проект, 2022, *РБК*, URL: https://www.rbc.ru/spb_sz/01/09/2022/63105abb9a794721b4460a75 (дата обращения: 10.01.2023) ; Новости Северо-Западного бассейнового филиала, 2022, *Росморпорт*, URL: https://www.rosmorport.ru/filials/spb_news_main/44713/ (дата обращения: 11.12.2022) ; Инвесторы вложат 1 млрд в проект нового порта в Приморске, 2019, *Мойка 78*, URL: <https://moika78.ru/news/2019-05-23/234061-investory-vlozhat-1-mlrd-v-proekt-novogo-porta-v-primorske/> (дата обращения: 12.12.2022) ; Ленобласть одобрила морской проект на 30 млрд руб. и 600 рабочих мест, 2022, *РБК*, URL: https://www.rbc.ru/spb_sz/17/06/2022/62ac1da59a794789f2a507d1 (дата обращения: 24.12.2022) ; Основные показатели охраны окружающей среды, 2021, *Росстат*, URL: https://rosstat.gov.ru/storage/mediabank/oxr_bul_2021.pdf (дата обращения: 24.12.2022) ; Грузооборот морских портов России за 12 месяцев 2022 г., 2023, *Ассоциация морских торговых портов*, URL: <https://www.morport.com/rus/news/gruzooborot-morskih-portov-rossii-za-12-mesyacev-2022-g> (дата обращения: 20.01.2023).https://www.rbc.ru/spb_sz/17/06/2022/62ac1da59a794789f2a507d1 (дата обращения: 24.12.2022) ; Основные показатели охраны окружающей среды, 2021, *Росстат*, URL: https://rosstat.gov.ru/storage/mediabank/oxr_bul_2021.pdf (дата обращения: 24.12.2022) ; Грузооборот морских портов России за 12 месяцев 2022 г., 2023, *Ассоциация морских торговых портов*, URL: <https://www.morport.com/rus/news/gruzooborot-morskih-portov-rossii-za-12-mesyacev-2022-g> (дата обращения: 20.01.2023).

Таким образом, предложенный подход позволяет оценить деятельность порта по многим критериям с помощью двух комплексных показателей эффективности — индексов EQI и GPE — в контексте различных уровней менеджмента. Полученный количественный индекс представляет собой относительную оценку эффективности и может быть использован для мониторинга работы порта в динамике.

На основе анализа полученных результатов авторами была разработана система рекомендаций по повышению эффективности деятельности портов Балтийского бассейна России за счет улучшения значения параметров, входящих в расчет показателей EQI и GPE:

Необходимо увеличить объем инвестиций в порты Приморск и Калининград, число судозаходов в которые растет, несмотря на санкции.

В рамках деятельности каждого анализируемого порта актуально направить усилия на развитие технологических возможностей, в том числе на автоматизацию и цифровизацию процессов обработки грузов, с целью снижения выбросов CO₂.

Требуется внедрение современных экологически чистых технологий в деятельность портов.

Необходима разработка плана стратегического развития, включая определение целевых рынков и продуктов, а также оценка возможностей для увеличения объемов обрабатываемых грузопотоков; данная мера особенно актуальна для портов, где отмечается тенденция снижения грузооборота — Выборг, Высоцк, Санкт-Петербург.

Следует оптимизировать бизнес-процессы в анализируемых портах для снижения временных потерь, что позволит повысить эффективность с точки зрения экономических показателей.

Улучшение и модернизация инфраструктуры портов Выборг и Высоцк может значительно повысить их грузооборот: к мероприятиям такого типа можно отнести расширение причалов, улучшение погрузочно-разгрузочных устройств и обновление техники.

В портах Усть-Луга, Санкт-Петербург, Приморск могут быть введены налоговые льготы для судов, использующих экологически чистые виды топлива, с целью стимулирования использования экологически чистых судов, что позволит снизить углеродный след.

Установка энергосберегающих технологий может выступить мерой снижения выбросов от деятельности портов.

Заключение и выводы

В данной статье вопрос комплексного изучения работы порта как критически важного элемента транспортно-логистической системы страны предлагается решать через применение разработанного алгоритма по проведению анализа деятельности портов с дальнейшим использованием концептуальной схемы, включающей перечень задач, реализуемых в рамках операционного, тактического и стратегического уровней управления. Предложенный методологический подход позволяет осуществить анализ и оценку эффективности деятельности порта с учетом традиционно используемых показателей технического характера, а также показателей экономической эффективности, учесть уровень инвестиционной активности портов, проследить соответствие целям и задачам устойчивого развития. Для этого на первом этапе предлагается определить заинтересованные стороны, затем сгруппировать их по уровням менеджмента и в соответствии с задачами каждого уровня использовать определенные параметры в расчете показателей эффективности.

В исследовании за основу для расчета двух комплексных показателей эффективности (EQI и GPE) были взяты данные по грузообороту, объему инвестиций в инновации, объему выбросов углекислого газа, площади порта и количеству экологиче-

ских проектов-инициатив, направленных на достижение целей и задач устойчивого развития. Для апробации предложенного подхода в статье представлены результаты по грузообороту в портах России, определена рыночная доля портов Балтийского бассейна, изучены инвестиционные проекты, пропускная способность портов, инновации в области снижения антропогенного влияния портовой инфраструктуры на окружающую среду и др. В результате были получены значения показателей эффективности по каждому порту Балтийского бассейна за 2022 г., разработана система рекомендаций. Таким образом, обозначенные научно-исследовательские задачи в полной мере выполнены, а цель исследования достигнута.

Отметим также, что предложенный подход применим для анализа и оценки деятельности портов других регионов России, так как в основе своей является универсальным инструментом стратегического управления. Рассмотрение различных аспектов функционирования морских портов через призму трехуровневой системы менеджмента позволяет говорить о высокой прикладной значимости работы для управленческого персонала высшего и среднего звена. В этом отношении предложенный в статье комплексный подход позволяет проводить многомерный анализ эффективности работы морских портов с фокусировкой на традиционных экономически значимых показателях и новых аспектах деятельности, учет которых становится особенно актуальным в условиях глобальных перемен и вызовов.

Учитывая современную непростую международную обстановку, можно сделать вывод, что политические и экономические аспекты оказывают значительное влияние на портовый бизнес, что, с одной стороны, является шоковой ситуацией с точки зрения управления морским портом; с другой — дает возможности поиска новых решений для адаптации к сложившейся рыночной конъюнктуре. Поэтому научная дискуссия по вопросам анализа деятельности морских портов может быть продолжена в направлении изучения возможности учета методов управления рисками, включающими различные стратегии для шоковых и постшоковых состояний работы морского порта как элемента логистической системы в условиях кризисных ситуаций.

Список литературы

1. Федоров, Г. М. (ред.). 2021, *Вызовы и перспективы развития Калининградской области: геополитика и геоэкономика, Консорциум «рубeжи России»; Балтийский федеральный университет им. И. Канта*, Калининград, Издательство БФУ им. И. Канта.
2. Дружинин, А. Г. 2020, Опорные базы морского порубежья России: экономическая динамика в условиях геополитической турбулентности, *Балтийский регион*, т. 12, № 3, с. 89—104, <https://doi.org/10.5922/2079-8555-2020-3-6>.
3. Kammoun, R., Abdennadher, C. 2022, Seaport efficiency and competitiveness in European seaports, *Transport Policy*, vol. 121, p. 113—124, <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2022.04.003>.
4. Grabowska, S., Saniuk, S. 2022, Assessment of the Competitiveness and Effectiveness of an Open Business Model in the Industry 4.0 Environment, *Journal of Open Innovation: Technology, Market, and Complexity*, vol. 8, № 1, p. 57, <https://doi.org/10.3390/joitmc8010057>.
5. Barykin, S. E., Strimovskaya, A. V., Sergeev, S. M., Borisoglebskaya, L. N., Dedyukhina, N., Srklyarov, I., Sklyarova, J., Saychenko, L. 2023, Smart City Logistics on the Basis of Digital Tools for ESG Goals Achievement, *Sustainability* vol. 15, 5507, <https://doi.org/10.3390/su15065507>.
6. Li, L., Wang, J., Wang, H., Jin, X., Du, L. 2023, Intermodal transportation hub location optimization with governments subsidies under the Belt and Road Initiative, *Ocean & Coastal Management*, vol. 231, 106414, <https://doi.org/10.1016/j.ocecoaman.2022.106414>.
7. Зуев, В. Н., Островская, Е. Я., Скрябина, В. Ю. 2023, Региональные торговые соглашения: эффект демпфера, *Вопросы экономики*, № 2, с. 83—99, <https://doi.org/10.32609/0042-8736-2023-2-83-99>.
8. Кропинова, Е. Г., Афанасьева, Э. П. 2014, Устойчивое развитие прибрежных территорий как основа комплексного управления прибрежными зонами, *Вестник Балтийского федерального университета им. И. Канта*, № 1, с. 140—147.

9. Kuznetsov, A., Dinwoodie, J., Gibbs, D., Sansom, M., Knowles, H. 2015, Towards a sustainability management system for smaller ports, *Marine Policy*, vol. 54, p. 59—68, <https://doi.org/10.1016/j.marpol.2014.12.016>.
10. Дружинин, А. Г., Кузнецова, О. В. 2022, Учет «фактора моря» в федеральном регулировании транспортного развития России: постсоветский опыт и современные приоритеты, *Балтийский регион*, т. 14, № 4, с. 4—19, <https://doi.org/10.5922/2079-8555-2022-4-1>.
11. Yin, C., Ke, Y., Chen, J., Liu, M. 2021, Interrelations between sea hub ports and inland hinterlands: Perspectives of multimodal freight transport organization and low carbon emissions, *Ocean & Coastal Management*, vol. 214, 105919, <https://doi.org/10.1016/j.ocecoaman.2021.105919>.
12. Corey, J., Wang, Q., Zheng, J., Sun, Y., Du, H., Zhu, Z. 2022, Container transshipment via a regional hub port: A case of the Caribbean Sea region, *Ocean & Coastal Management*, vol. 217, 105999, <https://doi.org/10.1016/j.ocecoaman.2021.105999>.
13. Bocheński, T., Palmowski, T., Studzieniecki, T. 2021, The Development of Major Seaports in the Context of National Maritime Policy. The Case Study of Poland, *Sustainability*, vol. 13, № 22, 12883, <https://doi.org/10.3390/su132212883>.
14. Tagiltseva, J., Vasilenko, M., Kuzina, E., Drozdov, N., Parkhomenko, R., Prokopchuk, V., Skichko, E., Bagiryana, V. 2022, The economic efficiency justification of multimodal container transportation, *Transportation Research Procedia*, vol. 63, p. 264—270, <https://doi.org/10.1016/j.trpro.2022.06.012>.
15. Stephenson, Sh. 2015, Global Value Chains: The New Reality of International Trade, *The E15 Initiative. Strengthening the Global Trade System*, URL: <https://e15initiative.org/wp-content/uploads/2015/09/E15-GVCs-Stephenson-Final.pdf> (дата обращения: 05.12.2022).
16. Дружинин, А. Г. 2016, Приморская зона России как общественно-географический феномен: подходы к концептуализации и делимитации, *Балтийский регион*, т. 8, № 2, с. 85—100. <https://doi.org/10.5922/2074-9848-2016-2-5>.
17. Caviedes, V., Arenas-Granados, P., Barragán-Muñoz, J. M. 2020, Regional public policy for Integrated Coastal Zone Management in Central America, *Ocean & Coastal Management*, vol. 186, 105114, <https://doi.org/10.1016/j.ocecoaman.2020.105114>.
18. Anas, A., Liu, Y. 2007, A regional economy, land use, and transportation model: formulation, algorithm design, and testing, *Journal of regional science*, vol. 47, № 3, p. 415—455, <https://doi.org/10.1111/j.1467-9787.2007.00515.x>.
19. Puig, M., Azarkamand, S., Wooldridge, C., Selén, V., Darbra, R. M. 2022, Insights on the environmental management system of the European port sector, *Science of The Total Environment*, vol. 806, part 2, 150550, <https://doi.org/10.1016/j.scitotenv.2021.150550>.
20. Rodrigues, V., Russo, M., Sorte, S., Reis, J., Oliveira, K., Dionísio, A., Monteiro, A., Lopes, M. 2021, Harmonizing sustainability assessment in seaports: A common framework for reporting environmental performance indicators, *Ocean & Coastal Management*, vol. 202, 105514, <https://doi.org/10.1016/j.ocecoaman.2020.105514>.
21. Castellano, R., Ferretti, M., Musella, G., Risitano, M. 2020, Evaluating the economic and environmental efficiency of ports: Evidence from Italy, *Journal of Cleaner Production*, vol. 271, 122560, <https://doi.org/10.1016/j.jclepro.2020.122560>.
22. Hossain, T., Adams, M., Walker, T. R. 2021, Role of sustainability in global seaports, *Ocean & Coastal Management*, vol. 202, 105435, <https://doi.org/10.1016/j.ocecoaman.2020.105435>.
23. Duru, O., Galvao, C. B., Mileski, J., Robles, L. T., Gharehgozli, A. 2020, Developing a comprehensive approach to port performance assessment, *The Asian Journal of Shipping and Logistics*, vol. 36, № 4, p. 169—180, <https://doi.org/10.1016/j.ajsl.2020.03.001>.
24. Карпова, Н. П., Павлов, М. С. 2020, Проблемы и перспективы внедрения «зеленой» логистики в России, *Экономика, предпринимательство и право*, т. 10, № 4, с. 1063—1070, <https://doi.org/10.18334/ep.10.4.100806>.
25. Santos, M., Pereira, F. 2022, ESG performance scoring method to support responsible investments in port operations, *Case Studies on Transport Policy*, vol. 10, № 1, p. 664—673, <https://doi.org/10.1016/j.cstp.2022.01.027>.
26. Стримовская, А. В., Бажина, Д. Б. 2018, Формирование комплекса показателей эффективности транспортировки в цепях поставок, *Логистика и управление цепями поставок*, № 3, с. 55—65.

27. Tow, P., Cooper, I., Partridge, I., Birch, C., Harrington, L. 2011, Principles of a Systems Approach to Agriculture. In: Tow, P., Cooper, I., Partridge, I., Birch, C. (eds.), *Rainfed Farming Systems*. Springer, Dordrecht, https://doi.org/10.1007/978-1-4020-9132-2_1.
28. Gogas, M., Papoutsis, K., Nathanail, E. 2014, Optimization of Decision-Making in Port Logistics Terminals: Using Analytic Hierarchy Process for the Case of Port of Thessaloniki, *Transport and Telecommunication Journal*, vol. 15, №4, p. 255–268, <https://doi.org/10.2478/tjt-2014-0022>.
29. Sarkar, B. D., Shankar, R. 2021, Understanding the barriers of port logistics for effective operation in the Industry 4.0 era: Data-driven decision making, *International Journal of Information Management Data Insights*, vol. 1, №2, 100031, <https://doi.org/10.1016/j.ijime.2021.100031>.
30. Panova, Y., Hilmola, O.-P. 2015, Justification and evaluation of dry port investments in Russia, *Research in Transportation Economics*, vol. 51, p. 61–70, <https://doi.org/10.1016/j.retrec.2015.07.008>.
31. Lachininskii, S. S., Semenova, I. 2015, Saint Petersburg as a global coastal city: positioning in the Baltic region, *Baltic region*, №3, p. 47–57, <https://doi.org/10.5922/2079-8555-2015-3-4>.
32. Старцева, Н. В. 2020, Анализ деятельности и конкурентоспособности портов Балтийского моря, *Системный анализ и логистика*, №1 (23), с. 9–19.
33. Зуб, И. В., Ежов, Ю. Е., Анголенко, Т. С. 2022, Информационные системы как инструмент повышения производительности морских портов, *Вестник Государственного университета морского и речного флота им. адмирала С. О. Макарова*, т. 14, №2, с. 218–229, <https://doi.org/10.21821/2309-5180-2022-14-2-218-229>.
34. Khan, S. A. R., Sharif, A., Golpîra, H., Kumar, A. 2019, A green ideology in Asian emerging economies: From environmental policy and sustainable development, *Sustainable Development*, vol. 27, №6, p. 1063–1075, <https://doi.org/10.1002/sd.1958>.
35. Druzhinin, A., Mikhaylov, A., Lialina, A. 2021, Coastal regions of Russia: migration attractiveness and innovation performance, *Quaestiones Geographicae*, vol. 40, №2, p. 5–18, <https://doi.org/10.2478/quageo-2021-0019>.
36. Strimovskaya, A., Sinko, G., Tsyplakova, E. 2023, Efficiency Assessment System Based on Analytical Approach for Sustainable Development of Transport Logistics. In: *Reliability and Statistics in Transportation and Communication — RelStat 2022. Lecture Notes in Networks and Systems*, vol. 640, p. 162–173, https://doi.org/10.1007/978-3-031-26655-3_15.
37. Зеленская, Е. М. 2018, Применение метода «анализ среды функционирования» в оценке эффективности деятельности учреждений культуры, *Вестник Балтийского федерального университета им. И. Канта. Серия: Гуманитарные и общественные науки*, №2, с. 39–51.
38. Cruijssen, F., Dullaert, W., Fleuren, H. 2007, Horizontal Cooperation in Transport and Logistics: A Literature Review, *Transportation Journal*, vol. 46, №3, p. 22–39, <https://doi.org/10.2307/20713677>.
39. Виноградов, А. Б., Тюркина, М. Н. 2017, Методы разделения общего эффекта в проектах горизонтальной кооперации, *Логистика и управление цепями поставок*, №4 (81), с. 41–51.

Об авторах

Харальд Китцманн, кандидат экономических наук, преподаватель, Тартуский университет, Эстония.

E-mail: harald.kitzmann@gmail.com

<https://orcid.org/0000-0001-6085-6204>

Елена Германовна Цыплакова, доктор технических наук, профессор, Ленинградский государственный университет им. А. С. Пушкина, Россия.

E-mail: naj458@yandex.ru

<https://orcid.org/0000-0002-8497-3963>

Галина Иосифовна Синько, кандидат философских наук, доцент, Ленинградский государственный университет им. А. С. Пушкина, Россия.

E-mail: sinko70@mail.ru

<https://orcid.org/0000-0001-9966-930X>

Анна Викторовна Стримовская, кандидат экономических наук, старший преподаватель, Национальный исследовательский университет «Высшая школа экономики», Россия.

E-mail: astrim26@mail.ru

<https://orcid.org/0000-0003-0332-1494>

Ксения Алексеевна Рюмкина, студентка, Национальный исследовательский университет «Высшая школа экономики», Россия.

E-mail: karyumkina@edu.hse.ru

<https://orcid.org/0009-0002-5038-7875>



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

EFFICIENCY ANALYSIS OF SEAPORTS IN RUSSIA'S BALTIC BASIN: PERFORMANCE EVALUATION

H. Kitzmann¹

E. G. Tsyplakova²

G. I. Sinko²

A. V. Strimovskaya³

K. A. Ryumkina³

¹Tartu University

2 Raekoja plats, Narva, 50090, Estonia

²Pushkin Leningrad State University

10 Peterburgskoe Shosse, St Petersburg, 196605, Russia

³National research university Higher School of Economics

16 Soyuza Pechatnikov ulitsa, St Petersburg, 190008, Russia

Received 15 February 2022

Accepted 04 April 2023

doi: 10.5922/2079-8555-2023-2-6

© Kitzmann, H., Tsyplakova, E. G., Sinko, G. I., Strimovskaya, A. V., Ryumkina, K. A., 2023

This research presents a comprehensive analysis of the performance efficiency of Russia's Baltic seaports, taking into account various economic indicators and addressing investment planning and management issues. Special attention is given to the sustainable development goals and objectives of the seaports, considering their significance in transport and logistics systems. The primary objective of this work is to develop a system approach for conducting multi-criteria studies on seaport performance efficiency. The findings obtained through the proposed methodology consider criteria at different levels of seaport management, offering valuable practical implications. Notably, this study fills a gap in the literature as no previous work has

To cite this article: Kitzmann, H., Tsyplakova, E. G., Sinko, G. I., Strimovskaya, A. V., Ryumkina, K. A., 2023, Efficiency analysis of seaports in Russia's Baltic basin: performance evaluation, *Baltic region*, Vol. 15, № 2, p. 103–125. doi: 10.5922/2079-8555-2023-2-6.

provided a comprehensive methodology for studying and analyzing ports from the perspectives of management, logistics, and macroeconomics. The system approach can also incorporate environmental considerations and innovative solutions in port infrastructure management. By proposing a new approach to interpreting statistics on Baltic seaports' performance and presenting empirical research on sustainable development in transport and logistics systems, this study enables a multidimensional examination of seaport performance and establishes a framework for efficiency analysis and evaluation, which is crucial for effective management. The methodological scheme and algorithm for analyzing different categories of managers further facilitate the practical application of the approach. Moreover, it can serve as a strategic tool for informing regional economic policies regarding logistics and transportation.

Keywords:

seaport, Baltic region, efficiency, performance indicators, transport logistics, sustainable development, coastal zone

References

1. Fedorov, G. M. (eds.), 2021, *Vyzovy i perspektivy razvitiya kaliningradskoj oblasti: geopolitika i geoeconomika, Konsorcium "rubezhi Rossii"*; Baltijsky Federalnyj Universitet im. Immanuila Kanta [Challenges and perspectives of development of the Kaliningrad region: geopolitics and geoeconomics, Consortium "the frontiers of Russia"; Immanuel Kant Baltic Federal University], Kaliningrad, BFU named after I. Kant Publisher (in Russ.).
2. Druzhinin, A. G. 2020, The strongholds of Russian coastal borderlands: economic dynamics amid geopolitical turbulence, *Baltic region*, vol. 12, № 3, p. 89—104, <https://doi.org/10.5922/2079-8555-2020-3-6> (in Russ.).
3. Kammoun, R., Abdennadher, C. 2022, Seaport efficiency and competitiveness in European seaports, *Transport Policy*, vol. 121, p. 113—124, <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2022.04.003>.
4. Grabowska, S., Saniuk, S. 2022, Assessment of the Competitiveness and Effectiveness of an Open Business Model in the Industry 4.0 Environment, *Journal of Open Innovation: Technology, Market, and Complexity*, vol. 8, № 1, 57, <https://doi.org/10.3390/joitmc8010057>.
5. Barykin, S. E., Strimovskaya, A. V., Sergeev, S. M., Borisoglebskaya, L. N., Dedyukhina, N., Srklyarov, I., Sklyarova, J., Saychenko, L. 2023, Smart City Logistics on the Basis of Digital Tools for ESG Goals Achievement, *Sustainability* vol. 15, 5507, <https://doi.org/10.3390/su15065507>.
6. Li, L., Wang, J., Wang, H., Jin, X., Du, L. 2023, Intermodal transportation hub location optimization with governments subsidies under the Belt and Road Initiative, *Ocean & Coastal Management*, vol. 231, 106414, <https://doi.org/10.1016/j.ocecoaman.2022.106414>.
7. Zuev, V. N., Ostrovskaya, E. Y., Skryabina, V. Y. 2023, Trade damper effect of regional trade agreements, *Voprosy Ekonomiki*, № 2, p. 83—99, <https://doi.org/10.32609/0042-8736-2023-2-83-99> (in Russ.).
8. Kropinova, E. G., Afanasyeva, E. P. 2014, Sustainable development of coastal territories as a basis for integrated management of coastal zones, *Vestnik of Immanuel Kant Baltic Federal University*, № 1, p. 140—147 (in Russ.).
9. Kuznetsov, A., Dinwoodie, J., Gibbs, D., Sansom, M., Knowles, H. 2015, Towards a sustainability management system for smaller ports, *Marine Policy*, vol. 54, p. 59—68, <https://doi.org/10.1016/j.marpol.2014.12.016>.
10. Druzhinin, A. G., Kuznetsova, O. V. 2023, The sea factor in the federal regulation of Russia's spatial development: Post-Soviet experience and current priorities, *Baltic region*, vol. 14, № 4, p. 4—19, <https://doi.org/10.5922/2079-8555-2022-4-1> (in Russ.).
11. Yin, C., Ke, Y., Chen, J., Liu, M. 2021, Interrelations between sea hub ports and inland hinterlands: Perspectives of multimodal freight transport organization and low carbon emissions, *Ocean & Coastal Management*, vol. 214, 105919, <https://doi.org/10.1016/j.ocecoaman.2021.105919>.
12. Corey, J., Wang, Q., Zheng, J., Sun, Y., Du, H., Zhu, Z. 2022, Container transshipment via a regional hub port: A case of the Caribbean Sea region, *Ocean & Coastal Management*, vol. 217, 105999, <https://doi.org/10.1016/j.ocecoaman.2021.105999>.
13. Bocheński, T., Palmowski, T., Studzieniecki, T. 2021, The Development of Major Seaports in the Context of National Maritime Policy. The Case Study of Poland, *Sustainability*, vol. 13, № 22, 12883, <https://doi.org/10.3390/su132212883>.

14. Tagiltseva, J., Vasilenko, M., Kuzina, E., Drozdov, N., Parkhomenko, R., Prokopchuk, V., Skichko, E., Bagiryan, V. 2022, The economic efficiency justification of multimodal container transportation, *Transportation Research Procedia*, vol. 63, p. 264—270, <https://doi.org/10.1016/j.trpro.2022.06.012>.
15. Stephenson, Sh. 2015, Global Value Chains: The New Reality of International Trade, *The E15 Initiative. Strengthening the Global Trade System*, URL: <https://e15initiative.org/wp-content/uploads/2015/09/E15-GVCs-Stephenson-Final.pdf> (accessed 05.12.2022).
16. Druzhinin, A. G. 2016, Russia's coastal zone as a social and geographic phenomenon: conceptualisation and delimitation, *Baltic region*, vol. 8, № 2, p. 57—67, <https://doi.org/10.5922/2079-8555-2016-2-5> (in Russ.).
17. Cavedes, V., Arenas-Granados, P., Barragán-Muñoz, J. M. 2020, Regional public policy for Integrated Coastal Zone Management in Central America, *Ocean & Coastal Management*, vol. 186, 105114, <https://doi.org/10.1016/j.ocecoaman.2020.105114>.
18. Anas, A., Liu, Y. 2007, A regional economy, land use, and transportation model: formulation, algorithm design, and testing, *Journal of regional science*, vol. 47, № 3, p. 415—455, <https://doi.org/10.1111/j.1467-9787.2007.00515.x>.
19. Puig, M., Azarkamand, S., Wooldridge, C., Selén, V., Darbra, R. M. 2022, Insights on the environmental management system of the European port sector, *Science of The Total Environment*, vol. 806, part 2, 150550, <https://doi.org/10.1016/j.scitotenv.2021.150550>.
20. Rodrigues, V., Russo, M., Sorte, S., Reis, J., Oliveira, K., Dionísio, A., Monteiro, A., Lopes, M. 2021, Harmonizing sustainability assessment in seaports: A common framework for reporting environmental performance indicators, *Ocean & Coastal Management*, vol. 202, 105514, <https://doi.org/10.1016/j.ocecoaman.2020.105514>.
21. Castellano, R., Ferretti, M., Musella, G., Risitano, M. 2020, Evaluating the economic and environmental efficiency of ports: Evidence from Italy, *Journal of Cleaner Production*, vol. 271, 122560, <https://doi.org/10.1016/j.jclepro.2020.122560>.
22. Hossain, T., Adams, M., Walker, T. R. 2021, Role of sustainability in global seaports, *Ocean & Coastal Management*, vol. 202, 105435, <https://doi.org/10.1016/j.ocecoaman.2020.105435>.
23. Duru, O., Galvao, C. B., Mileski, J., Robles, L. T., & Gharehgozli, A. 2020, Developing a comprehensive approach to port performance assessment, *The Asian Journal of Shipping and Logistics*, vol. 36, № 4, p. 169—180, <https://doi.org/10.1016/j.ajsl.2020.03.001>.
24. Karpova, N. P., Pavlov, M. S. 2020, Problems and prospects of green logistics implementation in Russia, *Journal of economics, entrepreneurship and law*, vol. 10, № 4, p. 1063—1070, <https://doi.org/10.18334/epp.10.4.100806> (in Russ.).
25. Santos, M., Pereira, F. 2022, ESG performance scoring method to support responsible investments in port operations, *Case Studies on Transport Policy*, vol. 10, № 1, p. 664—673, <https://doi.org/10.1016/j.cstp.2022.01.027>.
26. Strimovskaya, A. V., Bazhina, D. B. 2018, Design of Efficiency Index Complex for Transportation in Supply Chains, *Logistics and supply chain management*, № 3, p. 55—65 (in Russ.).
27. Tow, P., Cooper, I., Partridge, I., Birch, C., Harrington, L. 2011, Principles of a Systems Approach to Agriculture. In: Tow, P., Cooper, I., Partridge, I., Birch, C. (eds.), *Rainfed Farming Systems*. Springer, Dordrecht, https://doi.org/10.1007/978-1-4020-9132-2_1.
28. Gogas, M., Papoutsis, K., Nathanail, E. 2014, Optimization of Decision-Making in Port Logistics Terminals: Using Analytic Hierarchy Process for the Case of Port of Thessaloniki, *Transport and Telecommunication Journal*, vol. 15, № 4, p. 255—268, <https://doi.org/10.2478/ttj-2014-0022>.
29. Sarkar, B. D., Shankar, R. 2021, Understanding the barriers of port logistics for effective operation in the Industry 4.0 era: Data-driven decision making, *International Journal of Information Management Data Insights*, vol. 1, № 2, 100031, <https://doi.org/10.1016/j.ijmei.2021.100031>.
30. Panova, Y., Hilmola, O-P. 2015, Justification and evaluation of dry port investments in Russia, *Research in Transportation Economics*, vol. 51, p. 61—70, <https://doi.org/10.1016/j.retec.2015.07.008>.
31. Lachininskii, S. S., Semenova, I. 2015, Saint Petersburg as a global coastal city: positioning in the Baltic region, *Baltic region*, № 3, p. 47—57, <https://doi.org/10.5922/2079-8555-2015-3-4>.
32. Startceva, N. V. 2020, Analysis of the activity and competitiveness of Baltic Sea ports, *System analysis and logistics*, № 1 (23), p. 9—19 (in Russ.).

33. Zub, I. V., Ezhov, Y. E., Angolenko, T. S. 2022, Information systems as a tool for improving the seaports productivity, *Vestnik Gosudarstvennogo universiteta morskogo i rechnogo flota imeni admirala S. O. Makarova*, vol. 14, № 2, p. 218—229, <https://doi.org/10.21821/2309-5180-2022-14-2-218-229> (in Russ.).

34. Khan, S. A. R., Sharif, A., Golpîra, H., Kumar, A. 2019, A green ideology in Asian emerging economies: From environmental policy and sustainable development, *Sustainable Development*, vol. 27, № 6, p. 1063—1075, <https://doi.org/10.1002/sd.1958>.

35. Druzhinin, A., Mikhaylov, A., Lialina, A. 2021, Coastal regions of Russia: migration attractiveness and innovation performance, *Quaestiones Geographicae*, vol. 40, № 2, p. 5—18, <https://doi.org/10.2478/quageo-2021-0019>.

36. Strimovskaya, A., Sinko, G., Tsyplakova, E. 2023, Efficiency Assessment System Based on Analytical Approach for Sustainable Development of Transport Logistics. In: *Reliability and Statistics in Transportation and Communication - RelStat 2022. Lecture Notes in Networks and Systems*, vol. 640, p. 162—173, https://doi.org/10.1007/978-3-031-26655-3_15.

37. Zelenskaya, E. M. 2018, Measuring performance of cultural organizations on the data of the envelopment analysis, *Vestnik of Immanuel Kant Baltic Federal University. Series: Humanities and Social Sciences*, № 2, p. 39—51 (in Russ.).

38. Cruijssen, F., Dullaert, W., Fleuren, H. 2007, Horizontal Cooperation in Transport and Logistics: A Literature Review, *Transportation Journal*, vol. 46, № 3, p. 22—39, <https://doi.org/10.2307/20713677>.

39. Vinogradov, A. B., Tyurkina, M. N. 2017, Methods of Gain Sharing in Horizontal Cooperation Projects, *Logistics and supply chain management*, № 4 (81), p. 41—51 (in Russ.).

The authors

Dr Harald Kitzmann, Lecturer in Entrepreneurship, Narva college, Tartu University, Estonia.

E-mail: harald.kitzmann@gmail.com

<https://orcid.org/0000-0001-6085-6204>

Prof Elena G. Tsyplakova, Pushkin Leningrad State University, Russian Federation.

E-mail: naja458@yandex.ru

<https://orcid.org/0000-0002-8497-3963>

Dr Galina I. Sinko, Associate Professor, Pushkin Leningrad State University, Russian Federation.

E-mail: sinko70@mail.ru

<https://orcid.org/0000-0001-9966-930X>

Dr Anna V. Strimovskaya, Senior Lecturer, National Research University 'Higher School of Economics', Russian Federation.

E-mail: astrim26@mail.ru

<https://orcid.org/0000-0003-0332-1494>

Kseniya A. Ryumkina, Student, National Research University 'Higher School of Economics,' Russian Federation.

E-mail: karyumkina@edu.hse.ru

<https://orcid.org/0009-0002-5038-7875>



МЕЖДУНАРОДНЫЕ ОТНОШЕНИЯ

ЭКСПАНСИОНИЗМ В СТРАТЕГИЧЕСКОЙ КУЛЬТУРЕ ПОЛЬШИ: ИСТОРИЧЕСКАЯ РЕТРОСПЕКТИВА И ВАРИАЦИИ

И. Д. Лошкарёв 

МГИМО МИД России,
119454, Россия, Москва, просп. Вернадского, 76

Поступила в редакцию 04.12.2022 г.
Принята к публикации 20.02.2023 г.
doi: 10.5922/2079-8555-2023-2-7
© Лошкарёв И. Д., 2023

Рассматривается проблема оценки и интерпретации экспансионистских элементов в международно-политическом поведении Польши. Автор анализирует проблему с помощью концепта стратегической культуры государств, который включает в себя убеждения, представления и язык описания собственных действий и действий других государств. Исходя из этого, статья выясняет, какие экспансионистские типы стратегической культуры сформировались в Польше, какова степень их востребованности и в чем их расхождения и сходства. Для этого автор прослеживает интеллектуальные истоки внешнеполитических представлений в Польше (Речи Посполитой), увязывает вызовы внешней среды и их восприятие в ходе развития польского государства. В результате автор выявляет два исторических сформировавшихся экспансионистских типа стратегической культуры. Во-первых, несмотря на средние размеры и неоднократные военные поражения, польское государство практически не приняло комплекс идей, связанных с культурой «осажденной крепости». Во-вторых, даже культура ограниченной силовой политики в Польше приобрела некоторые особенности, а именно — повышенную склонность к риску и увлечение демонстрационными силовыми акциями. Во многом этим обусловлено то обстоятельство, что контуры регионального проекта для соседних государств строились преимущественно на негативном типе консолидации (против мусульман, позднее — против большевиков) и потому не достигали серьезного уровня детализации.

Ключевые слова:

Польша, Речь Посполитая, стратегическая культура, культура «осажденной крепости», культура ограниченной силовой политики

Введение

В отечественной научной литературе немало написано о стремлении Польши играть особую роль в Европе, показывать пример соседним странам, сохранить и преумножить ценностный (христианско-латинский) потенциал [1; 2]. Достаточ-

Для цитирования: Лошкарёв И. Д. Экспансионизм в стратегической культуре Польши: историческая ретроспектива и вариации // Балтийский регион. 2023. Т. 15, № 2. С. 126—138. doi: 10.5922/2079-8555-2023-2-7.

но распространена точка зрения, что официальная Варшава стремится не только стать лидером в Центральной и Восточной Европе, но и посредником между государствами Запада и постсоветским пространством. Ключевой аспект в этих рассуждениях — это особый акцент на том, что Польша пытается всячески обострить противоречия между Россией и странами постсоветского пространства, расширить свое влияние и навязать в этом регионе определенное видение мира [3; 4]. Так или иначе какая-то степень стратегического экспансионизма у Польши присутствует — вопрос, как водится, в деталях.

Для того чтобы оперировать категориями «больше-меньше» в оценке экспансионизма, необходимо ввести в анализ понятие стратегической культуры. С 70-е гг. XX столетия под стратегической культурой понималась определенная степень субъективности реакции на внешние факторы. Главным образом речь шла о военно-политических вопросах: какие проблемы, риски и угрозы видит перед собой государство, какие существуют убеждения и дискуссии по разным аспектам безопасности, в каких терминах и категориях описывается внешняя среда [5, р. 7—9]. В узкой трактовке речь идет о трех составляющих — политических целях и оправданности силовых действий; базовых принципах поведения в отношении оппонента (уничтожение, изнурение, защита уже достигнутых преимуществ); предпочтениях операционного характера (то, как ресурсы используются для достижения целей) [6, р. 7—12]. Эти составляющие опираются на опыт ведения войн, достижения политической мысли по вопросам войны и мира, доминирующие религиозно-этические установки в обществе [7].

В современной науке распространена более широкая трактовка стратегической культуры — динамичная и, в сущности, неэссенциалистская [8, р. 4—11]. Такой подход делает упор на неоднородность и нестатичность идентичностей международных акторов. Хотя аналитически получается, что одно размытое понятие помогает раскрыть содержание и изменение других нередко не менее размытых явлений, смещается фокус исследования — и стратегическая культура сама становится независимой переменной [9; 10]. Но тем самым внутри стратегической культуры государств можно найти несколько комплексов конструирования и оценивания внешней среды и своего места в ней. То есть исследование влияния стратегической культуры во многом связано с переходами от одного «идеального типа» к другому, их смещением и взаимодополнением, с постепенной внутренней трансформацией каждой из возможных разновидностей (субкультур?) [11; 12].

Исходя из работ А. Джонсона и в развитие наших прежних публикаций можно предложить классификацию идеальных типов страткультур. В качестве определяющих факторов потребуется взять стратегические предпочтения как постоянные (выбор в пользу применения силы и сотрудничества), так и меняющиеся, обусловленные воздействием внешней среды: проще говоря, стремление сохранить или изменить статус-кво, а также то, насколько это получается (полностью, частично или в недостаточной степени) [14; 15, р. 55—57, 112—117]. В зависимости от этих факторов выстраивается определенная конфигурация предпочтений — 9 идеальных типов стратегических с точки зрения их формализации, многосторонности и целевой направленности (военная или дипломатическая) (табл. 1). Причем у каждого актора (прежде всего государства) необязательно будут в наличии все нижеперечисленные типы [15, р. 147—152].

Таблица 1

**Идеальные типы стратегической культуры
(адаптация работ А. Джонсона)**

Стратегическое предпочтение		Значимость внешних ограничений (~неспособность уничтожить противника)		
		Высокая (формализация всех действий)	Средняя (переход к менее формаль- ным взаимодей- ствиям)	Низкая (переход к односторонним и демонстрационным действиям)
Предпочтение сотрудниче- ства	Сохранение статус-кво (аккомодация)	Неограниченная интернационали- зация (idealpolitik)	Ограниченная ин- тернационализация	Нормативная уни- фикация («междуна- родное общество»)
	Изменение статус-кво (оборона)	Нейтралитет	Изоляционизм	Политическая фор- тификация — «фортификацион- ный гигантизм»/ форпост
Предпочтение принуждения	Изменение = сохранение статус-кво (экспансия)	Культура «осаж- денной крепости»	Ограниченная силовая политика (realpolitik)	Неограниченная силовая политика (hardpolitik)

Для дальнейшего анализа польских реалий представим экспансионистские идеальные типы стратегической культуры:

— культура «осажденной крепости» основана на негативном видении актором внешней среды, стремлении сдерживать негативные процессы и явления путем повышения издержек любого оппонента при нападении и малых превентивных операций (вылазки, диверсии, шпионаж), а также на склонности максимально снизить упорядоченность в международных отношениях;

— культура ограниченной силовой политики связана с негативным видением актором внешней среды, стремлении сдерживать негативные процессы и явления путем выявления основной угрозы или наиболее опасного актора, склонности использовать гибкие ситуативные союзы и осознания потенциала для формирования своего глобального или регионального политического проекта;

— культура неограниченной силовой политики преимущественно сводится к негативному видению актором внешней среды, стремлению максимально преобразовать внешнюю среду в своих интересах, использованию потенциала актора для своего формирования глобального или регионального политического проекта.

Оговоримся еще раз, что задача раскрыть все возможные типы стратегической культуры в Польше требует совершенно иных объемов текста. Настоящая статья направлена на описание исторического и идейного контекста только экспансионистских типов стратегических культур в Польше: поэтому, например, выпадает из анализа период между двумя Мировыми войнами, когда преобладали скорее оборонительные варианты стратегии. Из-за своих размеров Польша по определению не могла бы обратиться к идеальным типам стратегической культуры, возникающим при реальной возможности уничтожить потенциального противника, и тем самым снять внешние ограничения для своей политики. Но даже два оставшихся типа могут, во-первых, быть неодинаково востребованными, а во-вторых, отражать разный образ внешней среды для Польши и разные проекции «идеального Я» в международных отношениях.

Контурь польского экспансионизма

Границы Польши¹ с течением времени менялись, однако изначально это государство имело, скорее, средний размер². Почти в любой момент истории по соседству находилось более крупная держава — на западе (Священная Римская империя, позднее Пруссия и Германия), на юге (Османская империя), на востоке (Киевская Русь, позднее Российское/Московское государство). Несмотря на это, с момента появления на политической карте мира Польша вступила в борьбу за территории в Силезии (с Чешским княжеством), в Померании (с Германской империей) и в Галиции (с Киевским княжеством). Позднее военными противниками было большинство соседних государств — от некрупных (Венгрия, Крымское ханство, Молдавское княжество, Дания) до великих и региональных держав (Османская империя, Российское государство, Швеция, Тевтонский орден/Пруссия).

Далеко не всегда эти конфликты заканчивались победами. За свою историю Польша дважды лишалась полноценной государственности (XII—XIII вв.³, 1795—1918 гг.), трижды оказывалась под иностранной оккупацией (шведский «потоп» 1555—1560 гг., шведско-саксонская сделка 1706—1709 гг., немецкое генерал-губернаторство в 1939—1944 гг.) и четырежды из-за внешних факторов доходила до полноценной гражданской войны (1038—1039 гг., 1382—1385 гг., 1704—1706 гг., 1764 г.) [16, с. 7—12, 20—32, 64—81, 85—90]. В силу этого польские политики не могли рассуждать с позиций максимального преобразования внешней среды. Более того, из-за географического положения Речи Посполитой было сложно претендовать на бесспорное лидерство в каком-то отдельном регионе (балтийском, черноморском, восточноевропейском). То есть уже на ранних этапах истории Польши доступными оказались только комплексы экспансионистских идей, связанные со стратегическими культурами «осажденной крепости» и ограниченной силовой политики.

Некоторые государства в подобных условиях довольствовались бы зависимым положением или стремились к военно-политическому союзу с более сильными игроками (*bandwagoning*/«примыкание» — в терминологии современным неореалистов). Однако Польша имела ярко выраженную экспансионистскую мотивацию: за 11 веков своей истории польское государство в среднесрочной перспективе предпочитало трансформировать текущее положение дел преимущественно с помощью силы. Об этом говорят следующие данные: за период 960—1795 гг. Польша приняла участие в 247 международных конфликтах, то есть воевать с каким-либо государством приходилось приблизительно 1 раз в 3 года. В XIX—XXI столетиях Польша значительную часть времени находилась в безгосударственном состоянии или входила в состав военно-политических блоков (177 лет из 222), что заметно ограничивало возможности применять силу. Однако даже в таком состоянии польская территория прошла две Мировые войны и «холодную войну». Кроме того, в межвоенный период (1918—1939) Польша приняла участие как минимум в семи вооруженных конфликтах на своих границах, то есть сохранила историческую частоту конфликтности (1 раз в 3 года). В целом количество конфликтов не переросло в качество, поскольку у Польши в переломный момент истории (XVI—XVII вв.) не получилось выстроить централизованную организацию вооруженных сил и сконцентрировать достаточно ресурсов для их своевременной модернизации [17, р. 144—147].

¹ Здесь и далее названия Польша и Речь Посполитая используются как взаимозаменяемые, несмотря на очевидные различия.

² Максимальный размер Речи Посполитой зафиксирован в период 1634—1667 гг. — 990 тыс. км². Сейчас размер Польши в 3 раза меньше — 312 тыс. км².

³ Безусловно, в условиях феодальной раздробленности какая-то степень децентрализации была неизбежной.

Неустойчивость внешнего положения и сложность адекватного ответа на вызовы, с которыми сталкивалась Польша, подталкивали государство к постоянному маневрированию и поиску способов усилить свою значимость в регионе (персональные унии с Чехией, Венгрией, Саксонией, претензии на Молдавское княжество и Российское государство). В этом метании из стороны в сторону существовали сравнительно четкое понимание целей и одновременно — слабая упорядоченность средств их достижения. Инерция от этой рассогласованности сохраняется и в наши дни, полагает профессор Варшавского университета, дивизионный генерал Болеслав Бальцеревич: «В политике безопасности и политической культуре, несмотря на изменения последних десятилетий, все еще чувствуется вредоносная и исторически распространённая “нестратегичность”» [18, s. 406].

Изначально в стратегической культуре Польши не было четкой иерархии потенциальных противников. Так, например, рассуждал первый польский хронист Галл Аноним (начало XII в.): «Она, будучи окружена столькими вышеупомянутыми народами, и христианскими, и языческими, и подвергаясь нападению с их стороны, как вместе, так и в одиночку, никогда, однако, не была никем полностью покорена» [19, с. 27 — 28]. Вероятно, степень опасений по поводу соседей была примерно одинаковой, о чем косвенно свидетельствуют характеристики близлежащих народов и стран в польских исторических источниках. У того же Галла Анонима встречаются такие красочные описания: пруссы «существуют без короля и закона и не забывают прежнего вероломства и дикости», чехи — «верность чехов неустойчива, подобно колесу», русским (русам) свойственна «простота», алеманам (немцам) — присуще вероломство [19, с. 35, 100, 116, 125].

В то же время в период до разделов Польши политическая практика не сводилась к поиску врагов по соседству: конфликты и претензии сменялись политическим сближением. Это легко проследить, особенно после введения института выборности королей. В частности, у российских царей или их детей несколько раз были серьезные шансы возглавить Речь Посполитую (1573, 1576, 1587, 1656 гг. — на выборах «при живом короле», 1668 г., 1673 г.) [20; 21]. Аналогично высокие шансы на избрание королем Польши неоднократно имели представители Габсбургов, почти неизменно возглавлявшие Священную Римскую империю в XV—XVIII вв. Однажды Габсбурги даже получили польскую корону — хотя и ненадолго (1306—1307). Наконец, королями Польши становились представители правящих родов Чехии, Тироля (герцогство Каринтии), Швеции, Трансильвании, Франции, Саксонии. Кандидатуры на королевских выборах в Речи Посполитой не выдвигали только три сравнительно географически близких государства — Османская империя, герцогство/королевство Пруссия (вассал польской короны в 1525—1657 гг.) и Дания.

Яркий пример внешнеполитической гибкости продемонстрировал «последний рыцарь средневековья» король Ян III Собеский (1674—1696). За его избранием стояла профранцузская партия в сейме, которая ориентировала своих кандидатов на борьбу с Габсбургами и их ситуативными союзниками (например, с Россией). Однако Ян Собеский в первые годы своего правления разработал «балтийский план» и активно готовился к войне с Бранденбургом/Пруссией, стремясь сохранить мир с Россией, Габсбургами и Турцией. А вскоре (1678—1679) Польша выступила с предложением союза христианских государств против Османской империи и затем была одним из инициаторов Священной лиги (то есть союза с Габсбургами). Буквально за несколько лет Польша сменила как географические приоритеты в своей внешней и военной политике (Юг вместо Севера), так и набор союзников (Габсбурги и крупные герцогства Священной Римской империи, Россия вместо Франции, Швеции и дунайских вассалов Турции) [22; 23]. При этом сам Ян Собеский невысоко оценивал своих новых союзников: «Можно сказать о немцах, что говорят о лошадях, — не знают своей силы» [24, s. 39].

С идеологической точки зрения долгое время Польша выступала как самая католическая страна региона и вытраивала свой проект на логике приобщения соседних территорий к «наиболее правильной» религии. Однако в XVI—XVII вв. на фоне бурных событий Реформации и Контрреформации такая доктрина перестала быть привлекательной. В какой-то степени это был общеевропейский тренд секуляризации: по подсчетам К. Холсти, в 1648—1713 гг. государства стали реже прибегать к религиозным обоснованиям своих претензий (14% заявленных поводов к войне), выступая либо с прямыми требованиями территориальных уступок (55% поводов), либо с торговыми и коммерческими претензиями (36%) [25, р. 49]. Религиозная логика противоборства привела к серии конфликтов с протестантской Швецией, православной Россией и мусульманской Турцией, в ходе которых Речь Посполитая утратила территории на современной Украине и в Прибалтике. При этом, действуя в религиозной логике, Варшава часто искала помощи у заведомо незаинтересованных акторов — Венецианской Республики, Испании. В итоге, по выражению историка Ежи Топольского, войны на религиозной основе постепенно превратились в «самоуничтожающие» конфликты [26, s. 412—424].

Об исчерпании международно-политического функционала религии одним из первых задумался польский гуманист Анджей Фрыч-Моджевский (1503—1572). В работах «Об исправлении государства» и «О мире» Моджевский, говоря современным языком, призывал польских королей изменить стратегическую культуру и отойти от практики религиозных войн и гибких союзов. Мыслитель сформулировал радикальную для тогдашней Речи Посполитой точку зрения: «Договоры позволено заключать не только с народами, исповедующими ту же самую религию» [27, с. 96]. Резкому осуждению мыслителя подвергались войны ради расширения территории и славы правителей, а также нарушение устоявшихся обычаев международного поведения. В условиях того времени Моджевский предлагал обратиться скорее к культуре «осажденной крепости»: отслеживать дипломатическую активность потенциальных противников, широко использовать ограничения на торговлю товарами военного назначения (санкции?), использовать природные условия для строительства укреплений. В подобной логике Польша должна была готовиться к нападениям, но оставаться морально чистой и не давать поводов к нападениям [28, s. 330—334; 29].

Столь резкий разворот от религии и возможности получения военной добычи оказался невозможен, поскольку наиболее привилегированный слой — шляхта — стремился расширить свое экономическое влияние за счет новых территорий и их жителей [26, s. 491—492, 511—512]. Политики и мыслители эпохи польского Ренессанса и Просвещения в подавляющем большинстве исходили из неизбежности экспансии (например, для восстановления контроля над ранее утраченными землями). Поэтому интеллектуальные симпатии склонялись в пользу замены механизма международной легитимации экспансии, а не изменения типа политической культуры. Однако этот выбор сделать так и не получилось. Как пишет Анджей Новак, Речь Посполитая постоянно колебалась между легитимацией своих действий на основании превосходства своего внутреннего устройства (республиканизм) или на основании необходимости следовать лучшим образцам того времени («модернизационный патриотизм») [30, s. 13—21]. Если первый вариант широко использовался в Европе и был привлекателен для образованного класса из-за своего античного происхождения¹, то второй исходил из объективной слабости внутреннего устройства Польши и необходимости прагматически заимствовать зарубежный опыт [31].

¹ Истоки легитимации внешнеполитического поведения с помощью уникальности и превосходства внутреннего устройства, видимо, восходят к надгробной речи Перикла в «Истории» Фукидида.

По всей видимости, оба механизма легитимации внешних действий существовали параллельно, то циклически сменяя друг друга, то формируя своеобразный синтез, особенно в эпоху польского романтизма (в основном в XIX в.).

Культура экспансионизма, как ни парадоксально, получила мощнейший импульс после трех разделов Польши. Появление национализма в современном понимании ставило многие государства Европы перед дилеммами территориальной целостности и самоопределения. В условиях борьбы разной интенсивности за восстановление государственности в польской интеллектуальной среде возникло две любопытных новации в сфере военной и внешнеполитической стратегии. Во-первых, постепенно сформировался, по выражению историка Эмануэля Росторовского, «культ безнадежных восстаний». Этот идейный конструкт подразумевал, что военные акции на польских территориях необходимо было осуществлять не в подходящие для этого моменты (периоды ослабления государств — участников разделов или формирования против них мощной международной коалиции), а по мере возможности [32, s. 193—194]. Важно было не дожидаться благоприятных условий, а заявлять о польском вопросе, возвращать его в международную повестку дня. Во-вторых, в работах публицистов и мыслителей постепенно вызрела «теория двух врагов». В рамках этой теории Пруссия/Германия и Россия/СССР обозначались как основные противники Польши¹. Поскольку реальной возможности победы над этими противниками не было, борьба с ними и полное восстановление территории до трех разделов предполагалось осуществить прежде всего за счет внешних сил [33, p. 22—25]. Таким образом, ради сдерживания основной военной угрозы допускалось длительное существование союзов с третьими странами — прежде всего с Францией и в меньшей степени Великобританией.

В целом беглый анализ внешнеполитического поведения, а также международно-политической мысли Речи Посполитой в X—XIX столетиях выявил ряд важных особенностей экспансионизма в польской стратегической культуре. Во-первых, несмотря на средние размеры и неоднократные военные поражения, польское государство практически не приняло комплекс идей, связанных с культурой «осажденной крепости». Во-вторых, долгое время в Польше весьма бессистемно оценивали основные военные угрозы и в большей степени полагались на дипломатическое маневрирование и гибкие союзы. Лишь в XIX столетии в безгосударственных условиях созрела «теория двух врагов», которая сохраняет свое значение и сегодня (особенно у польских правых). В-третьих, легитимация внешней экспансии в Речи Посполитой постепенно стала плюралистической и вместе с тем более противоречивой: с одной стороны, внутреннее устройство государства считалось причиной его ослабления, с другой — провозглашался тезис о необходимости тиражировать этот политико-управленческий опыт. В-четвертых, опыт «самоуничтожающих конфликтов» и «культуры безнадежных восстаний» обусловил такие черты польской стратегической культуры, как повышенная склонность к риску и увлечение демонстрационными силовыми акциями. Наконец, в-пятых, контуры регионального проекта для соседних государств строились преимущественно на негативном типе консолидации (против мусульман, позднее — против большевиков) и потому не достигали серьезного уровня детализации.

Выводы для современной Польши

В научной литературе преобладает двухчастная классификация внешнеполитического поведения Польши — с разделением на географически и социокультурно обусловленные пястовскую и ягеллонскую традиции. Наш анализ выходит за рам-

¹ Интересно, что из этого списка еще в XIX столетии выпал третий участник разделов — Австро-Венгрия.

ки географических приоритетов внешней политики (условно: Пясты — на запад, Ягеллоны — на восток) и демонстрирует тематическое и функциональное распределение практик.

Повторюсь, выявленные типы (субкультуры) стратегической культуры представляют собой идеальные варианты, которые в чистой форме вряд ли существовали. Скорее, эти типы переплетались, конкурировали и взаимно обогащались смыслами в ходе бурной дискуссии. Но даже в такой конфигурации некоторые из них получили большее распространение, чем другие (табл. 2). Средневековый этос доблести и чести стал серьезным трамплином для культуры ограниченной силовой политики в Речи Посполитой, а разделы Польши дали достаточно четкое понимание наиболее опасных акторов по соседству. Напротив, делавшая акцент на этических нормах культура «осажденной крепости» в конечном счете оказала меньшее влияние на внешнеполитическое поведение Польши.

Таблица 2

Сравнение двух экспансионистских типов стратегической культуры Польши

Тип	Культура «осажденной крепости»	Ограниченная силовая политика (realpolitik)
Условный основоположник	Анджей Фрыч-Моджевский	Галл Аноним
Степень распространенности	Слабая	Сильная
Какие риски и угрозы видит перед собой государство	Неосторожность руководителей, моральные аспекты конфликтов	«Два врага», опасность остаться в конфликте один на один с более сильным оппонентом
Какие существуют убеждения и дискуссии по разным аспектам безопасности	Развитие vs безопасность	Региональное лидерство vs подчиненность
Как оценивается внешняя среда	Опасная	Очень опасная
Кем Польша выступает по отношению к остальным странам	Рассудительная держава	Образец героизма
Что Польша должна внушать соседям	Главное — не внушать опасения	Уважение к ее силе
Основа поведения Польши по отношению к остальным странам	Займствование наиболее прогрессивных управленческих и технологических решений	Закрепление подходящего места в регионе
Отношение к военным и политическим союзам	Положительное — если такой союз необременителен	Положительное — для решения краткосрочных и среднесрочных задач

В XX в. в польской истории был аномальный период (1919—1939), в ходе которого представления о рисках и угрозах, характеристиках внешней среды существенно исказились. Польская внешняя политика в этот период стала особенно агрессивной, о чем свидетельствует не только аннексия литовской территории (1920—1923), но и, например, неоднократные попытки получить колонии на других континентах (деятельность Морской и колониальной лиги). Однако даже эти политические практики фактически не выходили за рамки основных установок стратегической культуры «ограниченной силовой политики».

Безусловно, польской стратегической культуре присуще делать особый акцент на уникальности польского исторического опыта, своего «Я». Но в выявленных типах стратегических культур можно найти и стремление воспринимать отношения с другими акторами как полезные и необходимые. Прежде всего речь идет о на-

личии положительного опыта, который можно позаимствовать, и о формировании структур регионального лидерства, которые были бы выгодны всем участникам. В какой-то мере это сотрудничество рассматривается как борьба за более высокий статус в мире. Еще И. Нойман отмечал, что в попытках сотрудничества между центральноевропейскими государствами очень многое связано с протестом и упреком в отношении тех, кто их не замечает или исключает из каких-либо важных расчетов [34, с. 208—212].

В контексте нахождения Польши в НАТО и ЕС важно, что выявленные типы польской стратегической культуры исходят из негативного видения внешней среды и рассматривают любые союзы и альянсы с утилитарных позиций. Вступление в интеграционные и военно-политические блоки для Варшавы было способом уменьшить беспокойство по поводу внешней среды, решало краткосрочные и среднесрочные задачи. При этом в момент вступления в ЕС и НАТО основные политические силы в Польше главным образом старались снизить цену «входного билета», снять некоторые издержки от политико-экономической интеграции [35, с. 35—39]. Соответственно, для польской стратегической культуры и некоторых ее типов пока сохраняется базисная установка на позиционирование в рамках евроатлантического проекта, а не на растворение в границах неких общих пространств. Эта тенденция устойчиво наблюдается в польских концептуальных документах с 2017 г. и только будет укрепляться в контексте современных событий на Украине [36].

В целом наше предварительное выявление смыслового содержания экспансионистских типов стратегической культуры Польши не отрицает других возможных трактовок, но позволяет более полно раскрыть исторические особенности внутренней дискуссии по проблемам внешней политики и безопасности, источники вдохновения и отрицания, возможные комбинации предпочтений и оценок состояния внешней среды.

Публикация подготовлена при поддержке Программы развития МГИМО «Приоритет-2030».

Список литературы

1. Грецкий, И. В. 2020, Неопрометеизм в восточной политике Польши, *Вестник Санкт-Петербургского университета. Политология. Международные отношения*, т. 13, № 1, с. 136—142, <https://doi.org/10.21638/spbu06.2020.109>.
2. Неменский, О. Б. 2019, Приоритеты внешней политики Польши при правительстве М. Моравецкого, *Проблемы национальной стратегии*, № 1, с. 58—77.
3. Беспалов, А. С. 2007, Польская восточная политика после 1989 г., *Россия и современный мир*, № 2, с. 52—69.
4. Звягина, Д. А. 2018, Политика Польши в Восточной Европе: возрождение концепции междуморья?, *Вестник Дипломатической академии МИД России. Россия и мир*, № 1, с. 78—86.
5. Snyder, J. L. 1977, *The Soviet Strategic Culture: Implications for Limited Nuclear Operations*, Rand Corporation, 48 p.
6. Klein, Y. 1991, A theory of strategic culture, *Comparative strategy*, vol. 10, № 1, p. 3—23, <https://doi.org/10.1080/01495939108402827>.
7. Legro, J. W. 1996, Culture and preferences in the international cooperation two-step?, *American Political Science Review*, vol. 90, № 1, p. 118—137, <https://doi.org/10.2307/2082802>.
8. Sondhaus, L. 2006, *Strategic culture and ways of war*, London: Routledge, 164 p., <https://doi.org/10.4324/9780203968581>.
9. Desch, M. C. 1998, Culture clash: Assessing the importance of ideas in security studies, *International Security*, vol. 23, № 1, p. 141—170, <https://doi.org/10.1162/isec.23.1.141>.
10. Glenn, J. 2009, Realism versus strategic culture: Competition and collaboration?, *International Studies Review*, vol. 11, № 3, p. 523—551, <https://doi.org/10.1111/j.1468-2486.2009.00872.x>.

11. Bloomfield, A. 2012, Time to move on: Reconceptualizing the strategic culture debate, *Contemporary Security Policy*, vol. 33, № 3, p. 437–461, <https://doi.org/10.1080/13523260.2012.727679>.
12. Wilson, R. W. 2000, The Many Voices of Political Culture: Assessing Different Approaches, *World Politics*, vol. 52, № 2, p. 246–273, <https://doi.org/10.1017/s0043887100002616>.
13. Лошкарёв, И. Д., Пареньков, Д. А. 2022, Неэкспансионистские типы стратегической культуры Польши: идейная ретроспектива и современные последствия, *Балтийский регион*, т. 14, № 2, с. 69–82, <https://doi.org/10.5922/2079-8555-2022-2-5>.
14. Johnston, A. I. 1995, Thinking about strategic culture, *International Security*, vol. 19, № 4, p. 32–64, <https://doi.org/10.2307/2539119>.
15. Johnston, A. I. 1998, *Cultural realism: Strategic culture and grand strategy in Chinese history*, Princeton: Princeton University Press, 322 p., <https://doi.org/10.2307/j.ctvzxx9p0>.
16. Дьяков, В. А. (ред.). 1993, *Краткая история Польши: С древнейших времен до наших дней*, Москва: Наука, 528 с.
17. Downing, B. 1993, *The military revolution and political change: Origins of democracy and autocracy in early modern Europe*, Princeton: Princeton University Press, 308 p., <https://doi.org/10.2307/j.ctv173f21s>.
18. Kuźniar, R. et al. 2020, *Bezpieczeństwo międzynarodowe*, Warszawa, Wydawnictwo Naukowe Scholar, 478 s.
19. Галл Аноним, 1961, *Хроника и деяния князей, или правителей польских*, Москва: Издательство АН СССР, 172 с.
20. Флоря, Б. Н. 2015, Россия, Ян Собеский и гетман Михаил Пац в 1674–1675 гг., *Древняя Русь. Вопросы медиевистики*, № 1, с. 5–11.
21. Черникова, Т. В. 2020, Международные династические проекты в России времен царствования Фёдора Иоанновича, *Россия и современный мир*, № 1, с. 6–32, <https://doi.org/10.31249/rsm/2020.01.01>.
22. Kamiński, A. 2019, Polityka brandenburska Jana III Sobieskiego, *Prace Historyczne*, vol. 146, № 2, p. 307–318, <https://doi.org/10.4467/20844069ph.19.014.9910>.
23. Stolicki, J. 2017, Działania Jana III Sobieskiego w celu wzrostu znaczenia Rzeczypospolitej w Europie w latach 1674–1683, *Studia Środkowoeuropejskie i Bałkanistyczne*, № 25, p. 27–42, <https://doi.org/10.4467/2543733xssb.17.003.7249> (in Polish).
24. Listy Jana Sobieskiego, króla polskeigo, pisane do Królowy Maryi Kazimiry w ciągu wyprawy pod Wiedeń w roku 1683 (1882), Księgarnia Polska A. D. Bartoszewicza i M. Biernackiego, Lwów, URL: <https://www.wbc.poznan.pl/dlibra/publication/83770/edition/100800> (дата обращения: 15.10.2022).
25. Holsti, K. J. 1991, *Peace and war: Armed conflicts and international order, 1648–1989*, Cambridge: Cambridge University Press, 400 p.
26. Topolski, J. 2015, *Rzeczpospolita Obojga Narodów, 1501–1795*, Poznań: Wydawnictwo Poznańskie, 973 s.
27. Фрыч-Моджевский, А. 1960, Об исправлении государства, в: *Польские мыслители эпохи Возрождения*, Москва, Издательство АН СССР, с. 69–109.
28. Nowak, A. 2020, *Między nieładem a niewolą. Krótka historia myśli politycznej*, Kraków: Biały Kruk, 384 s.
29. Simlat, M. 2003, Teoria polityczna Andrzeja Frycza Modrzewskiego. Próba rekonstrukcji, *Państwo i Społeczeństwo*, № 3, p. 99–108.
30. Nowak, A. 2007, *Historie politycznych tradycji. Piłsudski, Putin i inni*, Kraków: Wydawnictwo Arcana.
31. Pietrzyk-Reeves, D. 2017, Państwo jako rzecz wspólna (res publica) w renesansowej myśli politycznej, in: *Wartości polityczne Rzeczypospolitej Obojga Narodów. Struktury aksjologiczne i granice cywilizacyjne*, т. 3, Warszawa: Wydawnictwa Uniwersytetu Warszawskiego, p. 27–51.
32. Rostworowski, E. M. 1985, *Popioły i korzenie. Szkice historyczne i rodzinne*, Kraków: Znak, 568 p.
33. Zięba, R. 2020, *Poland's Foreign and Security Policy*, Springer International Publishing, 280 p., <https://doi.org/10.1007/978-3-030-30697-7>.

34. Нойманн, И. 2004, *Использование «Другого»: Образы Востока в формировании европейских идентичностей*, Москва: Новое издательство, 336 с.
35. Майорова, О.Н. 1999, Роль и место Польши в современной Европе: (дискуссии в польском обществе), *Славяноведение*, № 3, с. 30—44.
36. Лошкарёв, И.Д., Кучук, А.В. 2022, Стратегическая культура Польши: вариации и их отражение в официальном дискурсе, *Современная Европа*, № 4, с. 37—49, <https://doi.org/10.31857/S0201708322040039>.

Об авторе

Иван Дмитриевич Лошкарёв, кандидат политических наук, доцент кафедры политической теории МГИМО МИД России, научный сотрудник ИМИ МГИМО МИД России, Россия.

E-mail: ivan1loshkariov@gmail.com

<https://orcid.org/0000-0002-7507-1669>



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/))

EXPANSIONISM IN POLAND'S STRATEGIC CULTURE: HISTORICAL RETROSPECTIVE AND VARIATIONS

I. D. Loshkariov 

MGIMO University
76, Vernadskogo Prospekt, Moscow, 1199454, Russia

Received 04 December 2022
Accepted 20 February 2023
doi: 10.5922/2079-8555-2023-2-7
© Loshkariov, I. D., 2023

This article deals with the problem of assessing and interpreting expansionist elements in Poland's international political behaviour. The problem is approached using the concept of the strategic culture of states, which covers beliefs, perceptions, and the language states use to describe their own and other countries' actions. The study examines what expansionist types of strategic culture have developed in Poland, how relevant they are in the current political landscape, and describes their differences and similarities. To this end, the intellectual origins of foreign policy ideas prevalent in Poland (Rzeczpospolita) are traced, and the challenges of the external environment are correlated with the way they have been perceived in the course of Poland's historical development. Two historically contingent expansionist types of strategic culture were identified. Firstly, as a medium-sized state that has faced military defeats, the Polish state has hardly embraced ideas bearing on the 'besieged fortress' concept. Secondly, the very culture of limited power politics has assumed some unique characteristics in the country: greater readiness to take risks and fascination with power actions. This state of affairs is largely a result of the contours of the regional project having been drawn for the neighbouring states mostly based on the negative type of consolidation (against the Muslims and later the Bolsheviks) and therefore never reaching a sufficient level of detail.

Keywords:

Poland, Rzeczpospolita, strategic culture, culture of a "besieged fortress", culture of limited power politics

To cite this article: Loshkariov, I. D. 2023, Expansionism in Poland's strategic culture: historical retrospective and variations, *Baltic region*, Vol. 15, № 2, p. 126—138. doi: 10.5922/2079-8555-2023-1-7.

References

1. Grecki, I. V. 2020, Neo-prometeism in Poland's eastern policy of, *Vestnik of Saint Petersburg University. International Relations*, vol. 13, №1, p. 136—142, <https://doi.org/10.21638/spbu06.2020.109> (in Russ.).
2. Nemensky, O. B. 2019, Poland's foreign policy priorities under M. Morawiecki's government, *National Strategy Issues*, №1, p. 58—77 (in Russ.).
3. Bepalov, A. S. 2007, Poland's Eastern Policy after 1989, *Russia and the contemporary world*, №2, p. 52—69 (in Russ.).
4. Zvyagina, D. A. 2018, Polish foreign policy in Eastern Europe: rebirth of the “Intermarium” conception, *Vestnik Diplomaticheskoy akademii MID Rossii. Rossija i mir*, №1, p. 78—86 (in Russ.).
5. Snyder, J. L. 1977, *The Soviet Strategic Culture: Implications for Limited Nuclear Operations*, Rand Corporation, 48 p.
6. Klein, Y. 1991, A theory of strategic culture, *Comparative strategy*, vol. 10, №1, p. 3—23, <https://doi.org/10.1080/01495939108402827>.
7. Legro, J. W. 1996, Culture and preferences in the international cooperation two-step?, *American Political Science Review*, vol. 90, №1, p. 118—137, <https://doi.org/10.2307/2082802>.
8. Sondhaus, L. 2006, *Strategic culture and ways of war*, London: Routledge, 164 p., <https://doi.org/10.4324/9780203968581>.
9. Desch, M. C. 1998, Culture clash: Assessing the importance of ideas in security studies, *International Security*, vol. 23, №1, p. 141—170, <https://doi.org/10.1162/isec.23.1.141>.
10. Glenn, J. 2009, Realism versus strategic culture: Competition and collaboration?, *International Studies Review*, vol. 11, №3, p. 523—551, <https://doi.org/10.1111/j.1468-2486.2009.00872.x>.
11. Bloomfield, A. 2012, Time to move on: Reconceptualizing the strategic culture debate, *Contemporary Security Policy*, vol. 33, №3, p. 437—461, <https://doi.org/10.1080/13523260.2012.727679>.
12. Wilson, R. W. 2000, The Many Voices of Political Culture: Assessing Different Approaches, *World Politics*, vol. 52, №2, p. 246—273, <https://doi.org/10.1017/s0043887100002616>.
13. Loshkariov, I. D., Parenkov, D. A. 2022, Non-expansionist variants of Poland's strategic culture: a retrospective of ideas and current implications, *Baltic region*, vol. 14, №2, p. 69—82, <https://doi.org/10.5922/2079-8555-2022-2-5>.
14. Johnston, A. I. 1995, Thinking about strategic culture, *International Security*, vol. 19, №4, p. 32—64, <https://doi.org/10.2307/2539119>.
15. Johnston, A. I. 1998, *Cultural realism: Strategic culture and grand strategy in Chinese history*, Princeton: Princeton University Press, 322 p., <https://doi.org/10.2307/j.ctvzxx9p0>.
16. D'alov, V. A. (ed.). 1993, *Kratkaja istorija Pol'shi: S drevnejshih vremen do nashih dnei* [Short History of Poland: from ancient to our times], Moscow: Nauka (in Russ.).
17. Downing, B. 1993, *The military revolution and political change: Origins of democracy and autocracy in early modern Europe*, Princeton: Princeton University Press, 308 p., <https://doi.org/10.2307/j.ctv173f21s>.
18. Kuźniar, R. et al. 2020, *Bezpieczeństwo międzynarodowe*, Warszawa, Wydawnictwo Naukowe Scholar, 478 s.
19. Gall Anonim, 1961, *Hronika i dejanija knjazej, ili pravitelej pol'skih* [Chronicles of kings or Polish rulers], Moscow: Izdatel'stvo AN SSSR, 172 p. (in Russ.).
20. Florja, B. N. 2015, Rossija, Jan Sobesskij i getman Mihail Pac v 1674—1675 gg. [Russia, Jan Sobieski and hetman Michael Pac], *Drevnjaja Rus'. Voprosy medievistiki*, №1, s. 5—11 (in Russ.).
21. Chernikova, T. V. 2020, International dynastic projects in Russia during the reign of Fyodor Ioannovich, *Russia and the contemporary world*, №1, p. 6—32, <https://doi.org/10.31249/rsm/2020.01.01> (in Russ.).
22. Kamiński, A. 2019, Polityka brandenburska Jana III Sobieskiego, *Prace Historyczne*, vol. 146, №2, p. 307—318, <https://doi.org/10.4467/20844069ph.19.014.9910>.
23. Stolicki, J. 2017, Działania Jana III Sobieskiego w celu wzrostu znaczenia Rzeczypospolitej w Europie w latach 1674—1683, *Studia Środkowoeuropejskie i Bałkanistyczne*, №25, p. 27—42, <https://doi.org/10.4467/2543733xssb.17.003.7249> (in Polish).

24. Listy Jana Sobieskiego, krola polskeigo, pisane do Królowy Maryi Kazimiry w ciągu wyprawy pod Wiedeń w roku 1683 (1882), Księgarnia Polska A. D. Bartoszewicza i M. Biernackiego, Lwów, URL: <https://www.wbc.poznan.pl/dlibra/publication/83770/edition/100800> (accessed 15.10.2022).
25. Holsti, K. J. 1991, *Peace and war: Armed conflicts and international order, 1648–1989*, Cambridge: Cambridge University Press, 400 p.
26. Topolski, J. 2015, *Rzeczpospolita Obojga Narodów, 1501–1795*, Poznań: Wydawnictwo Poznańskie, 973 s. (in Polish).
27. Modzhevskij Frych, A. 1960, Ob ispravlenii gosudarstva [On improving the state], *Pol'skie mysliteli jepohi Vozrozhdenija*, Moscow: Izdatel'stvo AN SSSR, p. 69–109 (in Russ.).
28. Nowak, A. 2020, *Między nieładem a niewolą. Krótka historia myśli politycznej*, Kraków: Biały Kruk, 384 s.
29. Simlat, M. 2003, Teoria polityczna Andrzeja Frycza Modrzewskiego. Próba rekonstrukcji, *Państwo i Społeczeństwo*, № 3, p. 99–108.
30. Nowak, A. 2007, *Historie politycznych tradycji. Piłsudski, Putin i inni*, Kraków: Wydawnictwo Arcana.
31. Pietrzyk-Reeves, D. 2017, Państwo jako rzecz wspólna (res publica) w renesansowej myśli politycznej, in: *Wartości polityczne Rzeczypospolitej Obojga Narodów. Struktury aksjologiczne i granice cywilizacyjne*, vol. 3, Warszawa: Wydawnictwa Uniwersytetu Warszawskiego, p. 27–51.
32. Rostworowski, E. M. 1985, *Popioły i korzenie. Szkice historyczne i rodzinne*, Kraków: Znak, 568 p.
33. Zięba, R. 2020, *Poland's Foreign and Security Policy*, Springer International Publishing, 280 p., <https://doi.org/10.1007/978-3-030-30697-7>.
34. Neumann, I. 2004, *Ispol'zovanie «Drugogo»: Obrazy Vostoka v formirovanii evropejskih indentichnostej* [Uses of the Other: The “East” in European Identity Formation], Moscow: Novoe izdatel'stvo (in Russ.).
35. Majorova, O. N. 1999, Rol' i mesto Pol'shi v sovremennoj Evrope: (diskussii v pol'skom obshhestve) [Role and place of Poland in current Europe: public discussion], *Slavjanovedenie*, № 3, p. 30–44 (in Russ.).
36. Loshkariov, I. D., Kuchuk, A. V. 2022, Poland's Strategic Culture: Variations and Their Reflection in Official Discourse, *Sovremennaya Evropa*, № 4, p. 37–49, <https://doi.org/10.31857/S0201708322040039>.

The author

Dr Ivan D. Loshkariov, Associate Professor, Department of Political Theory, Research Fellow, Institute of International Studies, MGIMO University, Russia.

E-mail: ivan1loshkariov@gmail.com

<https://orcid.org/0000-0002-7507-1669>



SUBMITTED FOR POSSIBLE OPEN ACCESS PUBLICATION UNDER THE TERMS AND CONDITIONS OF THE CREATIVE COMMONS ATTRIBUTION (CC BY) LICENSE ([HTTP://CREATIVECOMMONS.ORG/LICENSES/BY/4.0/](http://creativecommons.org/licenses/by/4.0/))

ИНОСТРАННОЕ НАСЛЕДИЕ В МЕМОРИАЛЬНОМ ЛАНДШАФТЕ КАЛИНИНГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ

Д. В. Манкевич 

М. Е. Мегем 

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

Поступила в редакцию 08.12.2022 г.

Принята в печать 03.04.2023 г.

doi: 10.5922/2079-8555-2023-2-8

© Манкевич Д. В., Мегем М. Е., 2023

Цель статьи — анализ структуры и выявление символического значения расположенных на территории Калининградской области «мест памяти», связанных с событиями, явлениями или деятелями зарубежной истории. Эмпирическую базу исследования составляют сведения о происхождении, времени создания и предназначении памятников, мемориалов и других памятных мест, теоретическую основу — концепции культурной памяти и «мест памяти». В качестве основных методов, наряду с общенаучными, использовались идиографический и историографический. Центральное место в структуре «мемориального ландшафта» области, отражающего события зарубежной истории, занимают «места памяти», связанные с немецким прошлым края, а также с историей литовской национальной культуры, в меньшей степени — польской. Структура этого мемориального наследия обусловлена избирательным сохранением части довоенных памятников и сооружений в советское время, а также коммеморативной активностью постсоветского периода в Калининградской области — «регионе сотрудничества». Его немецкий компонент, являясь наиболее масштабным, как и другие (литовский и польский), не обладает внутренним единством, представляет собой сложную символическую систему с преобладанием памяти о достижениях духовной культуры Восточной Пруссии и ее выдающихся деятелях. Значительная часть рассмотренных мемориальных объектов интегрирована в общероссийский или региональный исторические нарративы (и соответствующие дискурсы), отражает «российский след» в местной истории, «присвоена» местной культурой памяти.

Ключевые слова:

культурная память, место памяти, Калининградская область, мемориальный ландшафт, нарратив

Введение

Современный этап развития политической ситуации в Восточной Европе и на постсоветском пространстве характеризуется не только нарастанием нестабильности и конфликтности, но и дальнейшим усилением противостояния в информационной сфере, частью которого выступает «борьба за прошлое», нацеленная на сохранение сложившихся ранее исторических представлений или внесение значительных изменений в «пространство памяти». Помимо создания соответствующих научно-популярных, учебных и публицистических нарративов важным элементом

Для цитирования: Манкевич Д. В., Мегем М. Е. Иностранное наследие в мемориальном ландшафте Калининградской области // Балтийский регион. 2023. Т. 15, № 2. С. 139–155.
doi: 10.5922/2079-8555-2023-1-8.

этой борьбы является трансформация символического пространства, в рамках которой производится ликвидация «чужих» мемориальных объектов, не отвечающих новым требованиям к символическому ландшафту. Наиболее эффективным (быстрым и резонансным) способом «войны с памятниками» выступает их физическая ликвидация, сопровождаемая информационной кампанией по обоснованию демонтажа мемориальных объектов исторического и культурного наследия.

В условиях обострения международного кризиса особой активностью эта деятельность отличается в Польше, странах Балтии и, особенно, на территории Украины, где либо уже производятся, либо готовятся многочисленные «операции», направленные на уничтожение «мест памяти», связанных с историей Российской империи, СССР, с жизнью и деятельностью видных представителей русской и советской культуры. В связи с этим несомненный интерес представляет исследование структуры мемориального «ландшафта» Калининградской области, соседи которой (Польша и Литва) относятся к числу лидеров «переформатирования» культурной памяти.

Помимо памятников и других мемориальных объектов, отсылающих к российскому (советскому) прошлому, в самом западном регионе России находится значительное количество «мест памяти», связанных с событиями, явлениями или деятелями зарубежной истории. Это обусловлено спецификой исторического пути российской области, образованной в 1946 г. на территории северной части бывшей германской провинции Восточная Пруссия. Этот край издавна был своеобразным «перекрестком культур», контактной зоной этносов и государств, где разворачивались события, в том числе и отечественной истории (Великое посольство Петра I, сражения Семилетней, Наполеоновских, Первой мировой войн и др.). Многочисленные «места памяти» оставили на этой земле события, связанные с завершающим этапом Второй мировой войны в Европе, с наступательными операциями Красной армии осенью 1944 — весной 1945 г. Прошлое Восточной Пруссии неразрывно связано с немецкой, польской и литовской историей. Несмотря на разрушительные последствия войны и непростую судьбу местных памятников, в советский период их значительная часть сохранилась. Помимо немецких, польских и литовских на территории области есть единичные примеры присутствия мемориальных объектов, связанных с исторической традицией других европейских народов и государств (например, Франции).

Это мемориальное наследие не представляет собой единого комплекса, имеет сложную структуру. Символическое значение некоторых «мест памяти» позволяет легко встроить их в отечественный исторический нарратив, другие представляют исключительно историю государств зарубежной Европы, некоторые, хотя и связаны с событиями и явлениями зарубежной истории, интегрированы в региональную культуру памяти.

В настоящей статье предпринята попытка анализа структуры и выявления символического значения находящихся на территории Калининградской области «мест памяти» (памятников, мемориалов, памятных знаков, архитектурных сооружений), созданных преимущественно в довоенный и постсоветский периоды истории региона, обладающих символическим значением, отсылающим к истории Германии, Польши, Литвы или национальной культуры этих стран.

Историография темы и теоретические аспекты исследования

В публикациях постсоветского периода о памятниках довоенного прошлого, сохранившихся в Калининградской области, как и о новых «местах памяти», писали часто, однако в большинстве случаев в конкретно-историческом или справоч-

ном ключе. Довоенные (немецкие) памятники рассматривались как часть историко-культурного наследия, которое, в свою очередь, признавалось одним из факторов формирования региональной идентичности [1, с. 50—55; 2, с. 39, 40; 3, с. 53—56]. Истоки специфики регионального нарратива о прошлом, сформировавшегося в советский период, «общие контуры» исторического сознания советского населения края исследовал Ю. В. Костяшов, выступивший руководителем проекта по сбору воспоминаний первых переселенцев в Калининградскую область, в которых отмечалось значительное влияние памятников довоенной архитектуры и других объектов материальной культуры на восприятие края советскими людьми [4; 5]. Проблема рецепции немецкого монументального наследия, а также процесс появления в области новых мест памяти, связанных с довоенной историей, затрагивались в исследованиях С. А. Фостовой, Ю. В. Костяшова, И. О. Дементьева [6—10]. В работах, опубликованных в начале XXI в., региональная структура «мемориального ландшафта» была признана сложной, включающей общеевропейские, восточно-пруссские, русские и собственно калининградские места памяти [11, с. 28—31].

В зарубежной (преимущественно немецкой и польской) науке проблема исторического сознания населения Юго-Восточной Прибалтики (бывшей территории провинции Восточная Пруссия) также стала предметом научного изучения. П. Бродерзен исследовал процесс «советизации» Кёнигсберга, трансформации его в Калининград (в социально-культурном, ментальном, топонимическом смысле) [12]. А. Саксон использовал компаративистский подход при анализе социально-культурных характеристик современного населения Клайпедского края Литвы, российской Калининградской области, Вармии и Мазур в Польше — районов, территории которых раньше входили в состав Восточной Пруссии [13]. Внимание исследователей привлекала и тема восточно-пруссского наследия в инфраструктуре и культурной жизни этой части Прибалтики [14], а также различные аспекты политики памяти и культурной памяти ее населения [15].

Исследование опирается на концепцию «мест памяти», предложенную П. Нора [16, с. 202—208] и активно применяемую в «мемориальных исследованиях» [17—21]. «Места памяти» образуют символический «каркас» культурной памяти, которая определяется как символическая, не сводимая к индивидуальному и групповому опыту форма передачи и актуализации культурных смыслов и одновременно как непрерывный процесс поддержания социумом своей идентичности посредством реконструкции своего прошлого [17, с. 37, 38; 21, с. 26].

В современных гуманитарных исследованиях значительный интерес вызывают направленные на корректировку существующего и выработку желаемого образа прошлого в массовом сознании практики политики памяти, а также место культурной памяти в социальной реальности [22—24]. Активно разрабатывается тема взаимосвязи культурной памяти и идентичности, изучаются ее роль в общественной легитимации политических решений, а также проблема использования элементов культурной памяти в обеспечении «онтологической безопасности общества» и государства [25, с. 134]. Ряд авторов подчеркивает значимость исследования локальных и групповых нарративов о прошлом с целью выявления масштабов и особенностей присутствия «большого российского нарратива» в историческом сознании населения конкретных регионов [24, с. 8—10; 26—28]. Достаточно активно разрабатываются тематика использования (или переформатирования) мемориальных объектов предшествующего периода (например, советской эпохи) в процессе конструирования национальной идентичности (см., напр. [26]), проблема трансформации (эволюции) восприятия памятников и других мемориальных объектов в условиях замещения поколений [27; 28]. Современные тенденции «мемориальной политики» стран Балтии, Польши и Украины являются предметом внимания калининградских

исследователей, в работах которых они рассматриваются через призму концепции «переформатирования» («перекодировки») символического пространства на фоне нарастания политического кризиса [29—31].

Немецкие «места памяти»

Память о немецком периоде регионального прошлого в Калининградской области — наиболее заметная стороннему наблюдателю часть местного «культурного горизонта». Она присутствует в городской и сельской архитектуре, выступает основной информационный сопроводитель туристической деятельности и популярных нарративов о прошлом калининградской земли, позволяет получать коммерческую выгоду. Кроме того, в области расположены многочисленные «места памяти», значимые для немцев — бывших жителей Восточной Пруссии, их потомков, граждан ФРГ. В основном это мемориальные объекты (памятники, памятные доски, камни) и некоторые архитектурные сооружения (кирхи, усадьбы, замки). По времени создания они делятся на довоенные и послевоенные, последние появились в основном уже в постсоветский период. Также «места памяти», связанные с немецким периодом истории региона, могут быть разделены на несколько категорий в зависимости от особенностей личностей, групп или событий, которым они посвящены.

1. Памятники немецким государственным и политическим деятелям.

Подобных мемориальных объектов в области немного. В период Восточно-Прусской операции и в первые послевоенные годы практически все памятники государственным деятелям Тевтонского ордена, Пруссии и Германской империи были уничтожены или демонтированы. В сильно поврежденном виде сохранялись фигуры, размещенные на фасаде Королевских ворот (короля Чехии Отакара II, с деятельностью которого связывают основание замка Кёнигсберг в 1255 г., основателя герцогства Пруссии Альбрехта Гогенцоллерна и первого короля Пруссии Фридриха I). При реконструкции ворот фигуры были отреставрированы и вновь размещены на фасаде (к 750-летию города, празднование которого состоялось в 2005 г.). На фасаде Росгартенских ворот уцелели портреты (медальоны) прусских генералов Г. И. Шарнхорста и А. В. Гнейзенау, на фасаде Бранденбургских ворот — портреты военного министра Пруссии Л. Г. Л. Бойена и военного инженера Э. Л. Астера.

В советский период в Калининграде были установлены бюсты философа, автора «Манифеста Коммунистической партии» и «Капитала» Карла Маркса (1961) и деятеля немецкого рабочего (коммунистического) движения Эрнста Тельмана (1977). К. Маркс и Э. Тельман были яркими представителями немецкого «сегмента» советского пантеона героев, в который включались и другие видные деятели рабочего движения — Ф. Энгельс, К. Либкнехт, Р. Люксембург, К. Цеткин... Автором обоих памятников стал выдающийся советский скульптор Б. В. Едунов. В современных условиях памятник К. Марксу выполняет уже не столько идеологическую, сколько культурно-просветительскую функцию, напоминая о деятельности и наследии одного из крупнейших мыслителей XIX в., идеи которого оказали чрезвычайно мощное влияние как на отечественную, так и на мировую историю Новейшего времени. Памятник (а также улица и сквер) Э. Тельмана связаны с памятью о видном деятеле антифашистского движения и антигитлеровского сопротивления в Германии.

В постсоветский период в Калининградской области была увековечена память о последнем верховном магистре Тевтонского ордена, основателе герцогства Пруссия и университета в Кёнигсберге — Альбрехте Гогенцоллерне. В 2005 г. у Кафедрального собора в Калининграде был установлен памятник Альбрехту работы скульптора Ф. А. Мороза — копия немецкого памятника герцогу работы скульптора

И. Ф. Ройша (1891), утерянного в первые послевоенные годы. Новый памятник, в отличие от старого, расположен на месте старого здания Кёнигсбергского университета и позиционирует Альбрехта именно как его основателя. В 2011 г. в Советске появился памятный камень, посвященный Альбрехту, в надписи на котором он выступает как правитель, даровавший в 1552 г. Тильзиту (Тильзе) городские права. Камень установлен на площади, которая до войны носила имя герцога. С именем Альбрехта Гогенцоллерна связаны также активные дипломатические контакты с Русским государством и совместные военно-политические действия против Великого княжества Литовского и Польши в первой трети XVI в.

В 2005—2008 гг. были восстановлены статуи деятелей Тевтонского ордена на Фридландских воротах — великого комтура Фридриха фон Цоллерна и магистра ордена Зигфрида фон Фойхтвангена.

2. Памятники деятелям немецкой национальной культуры.

Несколько мемориальных объектов в Калининграде связано с памятью о Кёнигсбергском университете (Альбертине) и его преподавателях. Университет сыграл важную роль в развитии российской науки и образования в XVIII в. и заметную — в истории европейского Просвещения, философской мысли.

В советский период (1975) в Калининграде, на месте утраченного бюста и бывшей Кёнигсбергской обсерватории, была установлена памятная плита в честь выдающегося ученого, астронома Фридриха Бесселя (1784—1846) — почетного члена Санкт-Петербургской академии наук.

Особым вниманием в области заслуженно пользуется фигура Иммануила Канта (1724—1804) — одного из наиболее влиятельных философов Нового времени, видного деятеля немецкого Просвещения. Самым известным памятником И. Канту в Калининграде является бронзовая статуя, отлитая в ФРГ в 1992 г. по миниатюрной модели памятника К. Д. Рауха 1857 г., утерянного в послевоенные годы. Восстановленный памятник И. Канту был открыт в 1992 г. на сохранившемся постаменте оригинального памятника. Важную роль в его воссоздании сыграла графиня Марион Дёнхофф (Дёнгоф), на территории имения которой в годы войны был спрятан оригинальный памятник работы К. Д. Рауха. Памятная доска графине М. Дёнхофф, ставшей в послевоенные годы выдающимся представителем западногерманской политической журналистики, была установлена на территории пос. Каменка (до 1947 г. — Фридрихштайн), где до 1945 г. находилось ее родовое имение.

В Калининграде существуют еще несколько кантовских «мест памяти» — могила философа у стены Кафедрального собора (традиционное место собрания исследователей и почитателей философии И. Канта), памятная доска на месте дома мыслителя, памятная доска с его изречениями и скамья И. Канта на территории Музея Мирового океана. Значительный рост интереса калининградской интеллигенции к фигуре И. Канта наблюдался в конце 1980-х — первой половине 1990-х гг., в начале XXI в. началась интеграция имени и образа мыслителя в туристические нарративы и практики. В 2016 г. остров Центральный в Калининграде официально переименовали в остров И. Канта. На сегодняшний день И. Кант является наиболее узнаваемым и популярным из иностранных деятелей довоенной истории края как для калининградцев, так и для гостей региона, его имя выполняет функцию своеобразного туристического «бренда».

В 2007 г. на месте Старого Альтштадтского кладбища (в Калининграде) состоялось открытие мемориальной доски трем профессорам — ректорам Альбертины (Л. Резе, К. Бурдаху и Я. Краусу). Инициаторами установки доски выступили руководство Российского государственного университета им. И. Канта (сейчас — БФУ им. И. Канта) и Генеральное консульство Литовской Республики, проект был осуществлен на средства частного лица (поэта и предпринимателя Б. Бартфельда).

Университетское прошлое областного центра также отражает памятник профессорам Кёнигсбергского университета, установленный в 2014 г. на месте бывшего профессорского некрополя Альбертины. Памятник выполнен в форме амфитеатра, символизирующего учебную университетскую аудиторию. На центральной стеле размещен барельеф, изображающий герцога Альбрехта, ниже указаны 11 фамилий профессоров Альбертины, работавших в университете во второй половине XVIII—XIX вв. и захороненных на территории некрополя.

На территории Восточной Пруссии родились, жили и творили десятки деятелей национальной немецкой традиции в художественной культуре. Память о многих из них сохраняется в мемориальном пространстве Калининградской области. Это и уроженец Кёнигсберга, выпускник Альбертины, писатель-романтик, сказочник Эрнст Теодор Вильгельм Гофман (1776—1822), памятный камень которому появился в Калининграде уже в 1990 г., и художница, график, скульптор Кете Кольвиц (1867—1945), и выдающийся архитектор, «творец колонии Амалиенау», автор множества проектов культовых и общественных зданий, частных домов Фридрих Хайтманн (1853—1921), и лауреат Нобелевской премии по литературе, мастер интеллектуальной прозы, антифашист Томас Манн (1875—1955), поэтессы Фрида Юнг (1865—1929) и Иоганна Амброзиус (1854—1939).

В Советске находится памятная доска немецкому поэту начала XIX в., Максимилиану фон Шенкендорфу (1783—1817), который родился и вырос в Тильзите, а также памятная доска поэту Иоганнесу Бобровски (1917—1965). Он родился в Тильзите, в 1939 г. был призван в вермахт на военную службу, воевал на территории СССР, с 1945 по 1949 г. находился в советском плену, работал на шахтах Донбасса и на восстановлении хозяйства Ростовской области, затем переехал в ГДР, где работал в издательстве и активно публиковался, в том числе в СССР.

Единственным довоенным памятником деятелю немецкой культуры в Калининграде является памятник поэту Фридриху Шиллеру (1759—1805) работы С. Кауэра, сооруженный в 1910 г. В начале 1950-х гг. была проведена первая реставрация памятника, рядом с которым до 2007 г. располагалось захоронение воинов Красной армии. В 1960 г. он был включен в перечень мемориальных объектов, охраняемых государством, и ныне остается памятником культуры федерального значения.

К необычным «местам памяти» относится памятный камень Анхен из Тарау (Анхен Неандер, 1619—1689), установленный на территории городского кладбища г. Черняховска, где она была захоронена. Анхен было посвящено стихотворение поэта, в будущем — ректора Кёнигсбергского университета Симона Даха (1605—1659), ставшее основой весьма популярной в XVIII—XIX вв. немецкой песни.

3. Памятные знаки, посвященные важным событиям германской истории.

В Калининградской области сохранилось немного памятников, посвященных конкретным событиям истории германского государства. К ним относится Памятный камень в честь 200-летия Прусского королевства. Он был установлен в 1901 г. вблизи поселка Розенберг (с 1945 г. — пос. Краснофлотское, сегодня — в составе Мамоново). Сильно пострадавший памятник был восстановлен в 1994 г. по инициативе бывших жителей поселка. Сейчас на камне нет надписей, которые связывали бы его с образованием королевства Пруссия. Одна надпись — на немецком языке («1368. Розенберг. В память») — указывает на год создания поселения, другая — на русском («25.03.45 Розенберг был назван Краснофлотское») — на его переименование.

Важное место в структуре исторической политики Германской империи придавалось моменту создания «второго рейха» и войнам, обеспечившим ведущую роль Пруссии в этом процессе. На территории Калининградской области уцелело несколько мемориальных объектов, вписанных когда-то в соответствующий

«мемориальный нарратив». В Пилькаллене (ныне — пос. Добровольск Краснознаменского городского округа) в 1870-х гг. был установлен монумент жертвам войн 1860-х — 1870-х гг., приведших прусскую элиту к созданию империи. В тот период Пруссия и Российская империя были стратегическими партнерами, что во многом обеспечило успех прусской внешней политики в Европе. Рядом с пос. Калинино Нестеровского городского округа на месте утраченного после 1945 г. памятника, сооруженного в честь победы Пруссии в войне с Францией (1870—1871), в 2012 г. были установлены четыре бетонных креста, в г. Советске сохранились памятный камень и дуб, призванные сохранять память о том же событии.

Отто фон Бисмарк — культовая фигура германского имперского исторического нарратива, «железный канцлер». С 1869 г. на территории «германского мира» началось сооружение своеобразных памятников этому государственному деятелю — башен Бисмарка. В Калининградской области сохранились руины двух башен — у пос. Горино Неманского городского округа и недалеко от Черняховска, у пос. Красная горка. Рядом с пос. Сосновка и Дмитриевка Нестеровского городского округа, на территории Роминтенской пушчи (Красный лес) сохранились памятные камни, свидетельствующие о посещении этих мест кайзером Вильгельмом II в 1903—1908 гг. и о его достижениях в охоте на оленей.

4. *«Места памяти», связанные с историей отдельных городов и городских обществ Восточной Пруссии, а также «места» семейной памяти.*

Постсоветский период истории региона ознаменовался стабильным ростом интереса к прошлому городов и поселков края, свидетельством чему было появление значительного количества публикаций в прессе, научных и научно-популярных статей, отдельных книжных изданий. Этот краеведческий интерес нашел отражение и в коммеморативной деятельности: в области начали возникать мемориальные объекты, устанавливающие связи между прошлым и современностью муниципалитетов и деревень.

Некоторые из них создавались по инициативе и на средства бывших местных жителей, как, например, Памятный камень умершим жителям Кранца (совр. Зеленоградск), установленный на месте старого немецкого кладбища в 1990-е гг. В 1990-е гг. на территории бывшего г. Ширвиндта (в послевоенный период — пос. Кутузово, сейчас населенный пункт уже не существует) был установлен Памятник городу Ширвиндту с изображением городского герба и надписью на немецком языке. В пос. Кострово Зеленоградского городского округа (до 1946 г. — Блюдау) был открыт памятник с надписью «В память жителей округа Блюдау и всех погибших немецких и русских солдат» на немецком и русском языках.

Целый ряд подобных мемориальных объектов, связанных с прошлым конкретных поселений, появился благодаря инициативе местных краеведов и общественных деятелей. В пос. Нивенском был установлен памятный знак (валун) в честь основания Виттенберга (название поселка до 1946 г.) с надписью «Wittenberg» и указанием на дату основания поселка (1542). Очень похожий памятный камень появился и в пос. Корнево (до 1945 г. — Цинтен) Багратионовского городского округа. В 2001 г. был установлен памятный камень в честь 700-летия Мамоново (до 1947 г. — Хайлигенбайль).

Стабильный интерес вызывает довоенный архитектурный облик городов Восточной Пруссии. Вниманием туристов пользуются макет средневекового Кёнигсберга, установленный около отеля «Дом сказочника» в Светлогорске и скульптурная композиция «Символы Кёнигсберга 1930-х гг.», расположенная около Кафедрального собора на о. Канта в Калининграде. Композиция, вопло-

тившая в бронзе архитектурные доминанты предвоенного Кёнигсберга¹, была подарена Калининграду благотворительным обществом «Восточнопрусская мощь» в 2012 г.

В особую группу целесообразно объединить мемориальные объекты, фиксирующие элементы довоенных названий учреждений. В качестве примера можно привести больницу г. Озерска, на здании которой размещена памятная доска Фрица Рихарда Шаудинна (1871—1906) — немецкого ученого-паразитолога, открывшего возбудителя сифилиса, на которой упоминается о факте присвоения городской больнице Даркемена (название города до 1938 г.) его имени. На здании Калининградского областного музыкального колледжа имени С. В. Рахманинова размещена доска с надписью «В этом здании с 1921 по 1945 год размещалась мужская гимназия имени Фридриха Бесселя».

С «ностальгическим туризмом» первых постсоветских десятилетий связаны примеры создания (или актуализации) «мест семейной памяти» бывших жителей Восточной Пруссии или их потомков.

5. Интернациональные кладбища, воинские захоронения и мемориалы.

Интересное явление местной мемориальной культуры представляют собой интернациональные кладбища, на которых захоронены немецкие и русские (советские) солдаты — участники мировых войн. В 1994 г. в Правдинске (до 1946 г. — Фридланд) Народным союзом Германии по уходу за захоронениями был поставлен памятник в честь умерших в годы Первой и Второй мировых войн жителей Фридланда (с надписью «Мы помним наших умерших» на немецком и русском языках). В 1995 г. у пос. Веселовка (до 1947 г. — Бервальде) появилась стела с надписью «В память жителей Бервальде и всех погибших здесь русских и немецких солдат».

В 1990-е гг. началось создание интернационального мемориального кладбища в Балтийске, работы были завершены в 2000 г. На кладбище покоятся останки более 13 тыс. человек, большинство которых составляют немцы (гражданские лица и военнослужащие, погибшие в начале 1945 г.) и узники концлагерей (в основном граждане СССР). В 2001 г. в Калининграде (на ул. А. Невского) усилиями Народного союза Германии по уходу за воинскими захоронениями началось восстановление бывшего коммунального кладбища, получившего статус мемориального (открыто в 2003 г.). На его территории захоронены жертвы бомбардировок Кёнигсберга августа 1944 г. и штурма города, гражданские лица, военнослужащие немецкой армии, военнопленные различных наций. Мемориал также увековечивает память о воинах Красной армии, погибших в различных районах Восточной Пруссии, а также увековечены воины Красной армии.

В Советске (до 1946 г. — Тильзит) на территории бывшего кладбища мясников в 2014 г. по инициативе молодых жителей города и при поддержке Советского отделения движения «Молодая гвардия» был установлен Памятный крест умершим жителям Тильзита. Крест маркирует место расположения одного из старых городских кладбищ, все признаки которого постепенно исчезли в послевоенный период. На мемориальной доске указаны имена нескольких захороненных здесь горожан Тильзита, которые удалось установить по сохранившимся упоминаниям. Также в Советске находится так называемое Лесное кладбище, на котором захоронены немецкие и русские солдаты — участники сражений Первой мировой войны, а также германские военнослужащие и жители города, погибшие в 1944—1945 гг. Мемориал, сооруженный при участии Народного союза Германии, был открыт в 2006 г. Захороненные здесь германские военнослужащие поименно указаны на мемориальных досках. В Нестеровском районе, недалеко от пос. Совхозное, находится во-

¹ Университет Альбертина, Королевский замок, Кафедральный собор, драматический театр, квартал бывших складов в районе Ластади и биржа.

инский мемориал, созданный в 1920-е гг. На сегодняшний день это самое крупное совместное захоронение погибших в годы Первой мировой войны германских и российских военнослужащих в регионе.

В Багратионовске в 2008 г. был установлен Памятный камень жителям Прейсиш-Эйлау. На валуне имеется изображение латинского креста и надпись: «В память о всех жителях города Прейсиш-Эйлау, погибших в горниле Второй мировой войны. Установлен на средства переживших войну и их потомков».

Помимо памятников жителям конкретных городов, умершим (погибшим) в период военных действий, интернациональных захоронений в области есть памятники (мемориалы) военнослужащим германской армии Первой и Второй мировых войн.

В 1996 г. в Приморске было восстановлено немецкое военное кладбище, на котором захоронено более 1600 военнослужащих, погибших в 1945 г. У пос. Маёвка Черняховского городского округа в 1992 г. восстановлено и обустроено кладбище лагеря немецких военнопленных, существовавшего здесь в 1945—1949 гг.

Многие памятники 1990-х — 2000-х гг., созданные немецкой стороной или при ее активном участии, с одной стороны, отражали «дух примирения» и интеграции, господствовавший в тот период, с другой — фиксировали попытки закрепить память о местном населении и погибших военнослужащих вермахта за счет компромиссных решений (помещение их в более широкий контекст «жителей», упоминание русских солдат), позволяющих отчасти избежать подозрений в реабилитации германских военнослужащих.

Литовские «места памяти»

Территория современной Калининградской области в Новое время была одним из районов интенсивного развития литовской национальной культуры, местом формирования литературного литовского языка. В структуре населения герцогства Пруссия, позднее — провинции Восточная Пруссия в XVI — начале XX в. значительную часть составляли балты (летувининки, или «пруссские литовцы», — потомки пруссов и переселенцы из литовских земель). В XVI в. в немецких хрониках появился термин «малая Литва», использовавшийся и позднее для обозначения районов «германского мира» со смешанным балто-немецким населением. Границы «малой Литвы» охватывали восточную часть территории современной Калининградской области и Клайпедский край. Исторически она была этнографическим регионом Восточной Пруссии, не имела статуса культурной или административной автономии, на ее территории активно расселялись немецкие колонисты, проводилась политика онемечивания. В предвоенные годы большинство «пруссских литовцев» идентифицировали себя прежде всего как жителей Пруссии и только во вторую очередь — как литовцев [32, с. 20, 21]. Большая часть населения региона (как литовцев, так и немцев) покинула его накануне и в период наступления Красной армии в Восточной Пруссии (осень 1944 — весна 1945 г.). Остававшееся здесь местное население было переселено в советскую зону оккупации Германии в 1947—1949 гг. В советский период область была лидером среди регионов РСФСР по доле литовцев в национальной структуре населения, однако эти литовцы (за немногими исключениями) были не потомками «пруссских литовцев», а переселенцами из Литовской ССР.

Несмотря на активное использование концепта «малой Литвы» в некоторых современных литовских СМИ и в политическом дискурсе Литовской Республики¹,

¹ Кто напомнит России, что Калининград ей больше не принадлежит? 2014, *Delfi*, URL: <https://www.delfi.lt/ru/news/live/kto-napomnit-rossii-chto-kaliningrad-ej-uzhe-ne-prinadle-zhit.d?id=65889068> (дата обращения: 05.05.2020).

большая часть этого региона (за исключением аннексированного Литвой в 1923 г. Клайпедского края, включенного впоследствии в состав Литовской ССР) никогда не входила в состав национального литовского государства.

В основном немногочисленные литовские «места памяти» Калининградской области связаны с историей развития литовской национальной культуры на этой земле в XVI—XIX вв.

В областном центре и в г. Немане размещены памятные доски Мартинасу Мажвидасу (1510—1563) — лютеранскому пастору и писателю из Рагнита (совр. Неман), выпускнику Альбертины, напечатавшему в 1547 г. в Кёнигсберге первую книгу на литовском языке («Катехизис»), с которой фактически началась литовская письменная традиция. Литовская художественная литература начинается с Кристионаса Донелайтиса (1714—1780) — литовского поэта, автора поэмы «Времена года», служившего пастором лютеранской церкви в деревне Тольмингкемен (совр. пос. Чистые Пруды Нестеровского района). В Чистых Прудах действует музей поэта (открыт в 1979 г., филиал КОИХМ), в состав которого входят лютеранская кирха (около нее установлен памятный камень) и пасторский дом. В 1989 г. на месте рождения Донелайтиса был установлен памятный знак, в 2004 г. памятник поэту был открыт в г. Гусеве.

Поэма «Времена года» была опубликована уже после смерти автора, в начале XIX в. протестантским пастором и профессором Кёнигсбергского университета, исследователем литовского фольклора Людвикасом Резой (1776—1840), выполнившим также перевод Библии на литовский язык. В 2005 г. в Калининграде (на пересечении просп. Победы и Каштановой аллеи) был установлен памятник Л. Резе, ставший скульптурной доминантой «литовского сквера».

К ряду деятелей литовской культуры Восточной Пруссии относятся и филологи Фридрих (1806—1884) и Александр (1857—1944) Куршайтисы (Куршат), памятная доска которым была открыта в 2009 г. в Зеленоградске (бывш. Кранц), где они жили и работали. Фридрих Куршат был профессором Кёнигсбергского университета, разрабатывал проблемы грамматики литовского языка, подготовил и издал немецко-литовский и литовско-немецкий словари, стал одним из основателей Литовского литературного общества. Александр Куршат преподавал в гимназии Тильзита, подготовил новый литовско-немецкий словарь. После выхода на пенсию переехал в Германию.

Пранас Домшайтис (Франц Карл Домшайт, 1880—1965) — немецкий художник-экспрессионист литовского происхождения, уроженец д. Кропинс (совр. пос. Гаево Гурьевского городского округа), выпускник Кёнигсбергской академии художеств. С 1930-х гг. находился в дружеских отношениях с художником Эмилем Нольде, состоявшим в те годы в НСДАП. В конце 1930-х гг. картины Домшайтиса, как и Нольде, были включены в состав выставки «Вырожденное искусство», а его деятельность подверглась критике в Германии. В 1949 г. эмигрировал в ЮАР, где продолжил творческую деятельность. В 2006 г. в пос. Гаево на доме, в котором проживал Домшайтис, по инициативе генерального консульства Литвы, а также клайпедских и калининградских художников была установлена мемориальная доска.

К литовским «местам памяти» можно отнести и католическую церковь в пос. Большаково Славского городского округа (до 1938 г. — Гросс Скайсгиррен, до 1947 г. — Кройцинген). В здании кирхи, построенной в 1925 г., размещается приход Святого Иоанна Крестителя Римско-католической церкви. Католическая община в пос. Большаково была зарегистрирована еще в 1991 г.

Таким образом, мемориальные объекты, связанные с литовской национальной историей, сосредоточены преимущественно в восточной части области (Гусев, Большаково, Советск, Чистые Пруды, Неман) — в пределах бывшей этнографи-

ческой зоны «малой Литвы», а также в Калининграде. В основном они отражают отдельные этапы развития литовской словесности, литературной традиции, филологии в Восточной Пруссии, напоминают о «присутствии» литовцев в интеллектуальной жизни края в Новое время, о роли литовцев — уроженцев региона в развитии европейского искусства (П. Домшайтис), об историческом месте этой земли в истории литовского языка. «Центрами притяжения» литовского населения области выступают также католические храмы, однако далеко не все из них выполняют функции «мест памяти».

Польские «места памяти»

Перечень мемориальных объектов Калининградской области, связанных с польской национальной историей, невелик. Северная часть Восточной Пруссии, на территории которой была образована российская область, исторически была частью «германского мира» (а до тевтонского завоевания — «варварской периферией» христианской Европы) и не занимала значимого места в развитии польского народа, государственности и культуры Польши.

Тем не менее в Польше сохраняется память о пражском епископе, св. Адальberte, погибшем на территории Пруссии в 997 г. Адальберт прибыл в землю пруссов с миссионерскими целями (проповедь христианства) и был убит язычниками-пруссам. В 1822 г. в пос. Тенкиттен (совр. пос. Береговое Балтийского городского округа) на предположительном месте гибели миссионера был воздвигнут деревянный крест в память о «подвиге веры» св. Адальберта. В 1997 г. (в 1000-летнюю годовщину мученичества) на то же место был установлен новый металлический крест, остающийся главным «местом памяти» католического миссионерства на территории региона.

Польшу и СССР в послевоенный период связывала и память о совместной борьбе с нацизмом, о нацистских преступлениях. Вблизи пос. Хохенбрух (совр. пос. Громово Славского городского округа) в период Второй мировой войны располагался лагерь, в котором содержались представители польской интеллигенции, деятели польских национальных организаций, сотрудники консульских учреждений, узники из Чехословакии и Советского Союза. В 2005—2012 гг. на месте лагеря был сооружен мемориальный комплекс: установлены памятный знак в виде креста и две памятные доски с надписями на русском и польском языках (в том числе отдельная доска с именами сотрудников польских консульских учреждений, погибших в лагере Хохенбрух). Текст мемориальной надписи на доске, установленной при участии правительств Калининградской области и Республики Польша, завершается словами: «Память всех, кто здесь страдал и погиб».

Также на территории региона расположены три памятника, посвященных деятелям польской культуры, в разное время посещавшим Восточную Пруссию. Автор теории гелиоцентрической системы Николай Коперник (1473—1543) в 1541 г. приезжал в Кёнигсберг в качестве врача по приглашению герцога Альбрехта. Рядом с административным корпусом БФУ им. И. Канта 1 июля 2005 г. был установлен памятник Копернику работы польского скульптора Ксаверия Дуниковского, подаренный калининградскому университету Высшей гуманитарной школой имени Александра Гейштора и Ягеллонским университетом. В 2010 г. в Калининграде появился памятник (бюст) польскому композитору Фредерику Шопену (1810—1849), также переданный городу польской стороной в год 200-летия композитора.

Наконец, в 2015 г. в Зеленоградске был открыт памятник выдающемуся польскому поэту-романтику Адаму Мицкевичу (1798—1855), который посещал город (в то время — Кранц) в 1824 г. Проект памятника был разработан при участии зеле-

ноградской библиотеки. Помимо значительного вклада, который А. Мицкевич внес в развитие польской и белорусской поэзии, он был известен как активный деятель польского национального движения, занимался политической публицистикой, тяжело переживал поражение Польского восстания 1830 г., в период Крымской войны намеревался создать польский национальный легион для помощи союзникам в борьбе с николаевской Россией.

Подводя итог обзору польских «мест памяти», необходимо отметить, что рассмотренные мемориальные объекты отличаются смысловой и стилистической разнородностью и не создают даже условного «нарратива» о польском «присутствии» в истории региона.

Выводы

На фоне ряда государств Восточной Европы Калининградская область России кажется настоящей «тихой гаванью», островком благоразумия и уважения к памяти о прошлом: здесь сосуществуют памятники различных эпох и культур, составляющие местный «ландшафт памяти» [29, с. 129—132]. Эта ситуация стала результатом многолетней работы калининградских историков, краеведов, журналистов, деятелей художественной культуры и властей по формированию в регионе атмосферы сотрудничества и интеграции культурного наследия. Отдельные примеры «мемориальных конфликтов» не трансформировались в системную тенденцию региональной «культуры памяти». Сложившаяся в регионе практика свободных научных и общественных дискуссий по вопросам истории региона, радикально отличающаяся от ситуации советских десятилетий, способствовала выработке конструктивного взгляда на непростое прошлое региона, «присвоению» калининградцами значительной части иностранного историко-культурного наследия.

Мемориальные объекты Калининградской области, связанные с инокультурным наследием, можно классифицировать по принадлежности (на немецкие, польские, литовские), по направленности и тематике (памятники деятелям культуры, историческим событиям, воинские захоронения), а также по степени близости к официальному российскому историческому нарративу и интегрированности в региональную культурную память. В последнем случае в общей массе «мест памяти» выделяются несколько групп мемориальных объектов с различной символической «нагрузкой».

Во-первых, это памятники, символическое значение которых в массовом историческом сознании представляет не столько зарубежный, сколько отечественный исторический опыт. К данной группе относятся, например, памятники К. Марксу, идеи которого оказали колоссальное влияние на процессы российского прошлого в Новое и особенно в Новейшее время, и Э. Тельману — коммунисту, видному деятелю Коминтерна и символу германского антифашистского «фронта».

Во-вторых, это мемориальные объекты, связанные с отечественной историей, но при этом, несомненно, важные и для зарубежного нарратива, интегрированные в различные дискурсы, как иностранные, так и российские (в том числе регионального значения). В качестве примера укажем на «места памяти», связанные с И. Кантом — выдающимся немецким философом, гуманистом эпохи Просвещения, в период Семилетней войны российским подданным, одной из ключевых фигур региональной культурной памяти, самым «узнаваемым» иностранным деятелем местной истории довоенного времени. Мемориал на месте концлагеря Хохенбрух свидетельствует о репрессиях нацистов против представителей польской интеллигенции, однако в лагере содержались и погибали не только поляки, но и граждане СССР, советские войска вели боевые действия в районе лагеря (который был «эвакуирован» ранее). Герцог Альбрехт Бранденбургский и астроном Ф. Бессель были

выдающимися деятелями немецкой истории и культуры, однако они представлены и в российском историческом дискурсе, как общенациональном, так и региональном. Первый был союзником великого московского князя Василия III в борьбе с Польско-литовским государством, основателем университета в Кёнигсберге, второй являлся почетным членом Петербургской академии наук, содействовал развитию и европейской, и российской науки.

Наконец, в-третьих, это «места памяти», не связанные или очень условно пересекающиеся с российским историческим нарративом. Эти мемориальные объекты имеют слабое основание в историческом сознании современного населения Калининградской области. Либо они «достались по наследству» российскому региону, либо их создание было инициировано и осуществлено локальными группами энтузиастов, в том числе зарубежных. К этой группе можно отнести, например, памятники франко-прусской войне, «места памяти», связанные с прошлым городских сообществ Восточной Пруссии, кладбища и монументы погибших в ходе войн жителей германской провинции, мемориальные объекты, связанные с деятельностью представителей литовской культуры (своеобразной является ситуация с памятью о К. Донелайтисе, память о котором в области культивировалась и в советский период).

Сооружение памятников, создание или актуализация «мест памяти», связанных с зарубежной историей, немецким периодом истории региона, широко развернулись в 1990-е гг. Пик мемориальной активности пришелся на вторую половину 1990-х — 2000-е гг. Факторами этого всплеска коммеморативной деятельности стали «открытие» области на рубеже 1980—1990-х гг., подъем «ностальгического туризма», усиление внимания к региону в Германии, активизация интереса к довоенному прошлому края со стороны его жителей, деятельность краеведов и энтузиастов. В декабре 1992 г. было подписано Соглашение между Правительством Российской Федерации и Правительством Федеративной Республики Германия об уходе за военными могилами, которое стало отправной юридической точкой для восстановления и обустройства немецких военных захоронений, мемориалов. Интенсивному появлению новых «мест памяти» способствовали развитие туристической индустрии, «коммерциализация» памяти о прошлом, юбилейные торжества по случаю 750-летия областного центра (2005), ставшие еще одним стимулом для обращения к его довоенному прошлому. Во втором десятилетии XXI в. наблюдалось затухание мемориальной активности, связанной с иностранным историческим наследием.

Исследование выполнено в рамках реализации проекта «Приоритет-2030» «Системный анализ политики памяти в Калининградской области как фактора геополитической безопасности западных рубежей России».

Список литературы

1. Алимпиева, А. В. 2004, Эксклавный российский регион: проблема социальной идентичности, *Регион сотрудничества*, № 17, с. 45—56.
2. Алимпиева, А. В. 2009, Социальная идентичность калининградцев в социальном и геополитическом контексте, *Псковский регионологический журнал*, № 7, с. 36—42.
3. Андрейчук, Н. В., Гаврилина, Л. М. 2011, *Феномен калининградской региональной субкультуры (социально-философский и культурологический анализ)*, Калининград, Изд-во РГУ им. И. Канта, с. 1—140.
4. Костяшов, Ю. В. (ред.). 2002, *Восточная Пруссия глазами советских переселенцев: Первые годы Калининградской области в воспоминаниях и документах*, СПб., Изд-во «Бельведер».
5. Костяшов, Ю. В., Маттес, Э. 2003, *Изгнание прусского духа. Запрещенное воспоминание*, Калининград, Изд-во КГУ, с. 1—164.

6. Фостова, С. А., Костяшов, Ю. В. 2020, Монументальная пропаганда в советском Калининграде: от войны памятников до мира, *Студенческие Смольные чтения*, Санкт-Петербург: Астерион, с. 230—237.

7. Костяшов, Ю. В. 2017, Восприятие и мемориализация культурного прошлого Кёнигсберга в современном Калининграде, *Модернизация культуры: от человека традиции к креативному субъекту. Материалы V Международной научно-практической конференции*, с. 237—241.

8. Дементьев, И. О. 2015, «Разделенная история»: Изучение исторической политики на землях бывшей Восточной Пруссии в свете современных дискуссий, *Балтийский регион*, № 4, с. 105—120.

9. Дементьев, И. О. 2019, Эйдткунен как место памяти, *Калининградские архивы*, вып. 16, с. 188—200.

10. Дементьев, И. О. 2020, Советские гражданские памятники в культурном ландшафте Калининграда, *Наследие веков*, № 3, с. 40—61, <https://doi.org/10.36343/SB.2020.23.3.003>.

11. Дементьев, И. О. 2012, Калининградская область как зона диалога культур и столкновения мест памяти, *Между Одером и Неманом: проблемы исторической памяти*, Калининград, с. 26—35.

12. Brodersen, P. 2008, *Die Stadt im Westen. Wie Königsberg Kaliningrad wurde*, Düsseldorf.

13. Sakson, A. 2011, *Od Klajpedy do Olsztyna. Współcześni mieszkańcy byłych Prus Wschodnich: Kraj Klajpedzki, Obwód Kaliningradzki, Warmia i Mazury*, Poznań.

14. Sakson, A. 2017, *Dziedzictwo Prus Wschodnich. Socjologiczne i historyczne studia o regionie*, Olsztyn.

15. Traba, R., Sakson, A. (eds.). 2017, *Przeszłość zapamiętana. Naracje z pogranicze*, Olsztyn.

16. Нора, П. 2005, Всемирное торжество памяти, *Неприкосновенный запас*, № 2.

17. Ассман, Я. 2004, *Культурная память: Письмо, память о прошлом и политическая идентичность в высоких культурах древности*, М., Языки славянской культуры.

18. Хаттон, П. 2003, *История как искусство памяти*, СПб., Изд-во «Владимир Даль».

19. Эксле, О. Г. 2001, Культурная память под воздействием историзма, *Одиссей. Человек в истории*, с. 176—198.

20. Ассман, А. 2017, *Распалась связь времен? Взлет и падение темпорального режима модерна*, М., Новое литературное обозрение.

21. Репина, Л. П. 2013, Память о прошлом как яблоко раздора, или Еще раз о (меж)дисциплинарности, *Исторический журнал: научные исследования*, № 1 (13), с. 25—32, <https://doi.org/10.7256/2222-1972.2013.01.3>.

22. Савельева, И. М., Полетаев, А. В. 2011, Социальная организация знаний о прошлом аналитическая схема, *Диалог со временем*, № 35, с. 7—18.

23. Ассман, А. 2019, *Забвение истории — одержимость историей*, М., Новое литературное обозрение.

24. Миллер, А. И., Ефременко, Д. В. (ред.). 2020, *Политика памяти в современной России и странах Восточной Европы. Акторы, структуры, нарративы*, СПб., Изд-во Европейского университета.

25. Худайкулова, А. В., Неклюдов, Н. Я. 2019, Концепция онтологической безопасности в международно-политическом дискурсе, *Вестник МГИМО-Университета*, т. 12, № 6, с. 129—149, <https://doi.org/10.24833/2071-8160-2019-6-69-129-149>.

26. Makhotina, E. 2021, Between heritage and (identity) politics: dealing with the signs of communism in post-Soviet Lithuania, *National Identities*, vol. 23, № 5, p. 511—530.

27. Rosenberg, T. J. 2015, Contemporary Holocaust Memorials in Berlin: On the Borders of the Sacred and the Profane. In: *Revisiting Holocaust Representation in the Post-Witness Era. The Holocaust and its Contexts*. Palgrave Macmillan, London, https://doi.org/10.1057/9781137530424_6.

28. Cole, T. 2013, Crematoria, barracks, gateway: Survivors' return visits to the memory landscapes of Auschwitz, *History and Memory*, vol. 25, № 2, p. 102—131, <https://doi.org/10.2979/histmemo.25.2.102>.

29. Мегем, М. Е. 2022, Снести нельзя оставить: ключевые тенденции политики памяти стран Балтии в отношении советских памятников на местах массового насилия, *Балтийский регион*, т. 14, № 4, с. 128—145, <https://doi.org/10.5922/2079-8555-2022-4-8>.

30. Мегем, М. Е., Филев, М. В., Давиденко, А. А. 2022, Снести, перекодировать, интегрировать и маргинализировать: ключевые стратегии стран Балтии по отношению к советским памятникам, *Наука. Общество. Оборона*, т. 10, № 4 (33), с. 26, <https://doi.org/10.24412/2311-1763-2022-4-26-26>.

31. Филев, М. В., Курганский, А. А. 2022, Демонтаж памятников как ключевая часть процесса «декоммунизации» на Украине и в Польше после 2014 года, *Балтийский регион*, т. 14, № 4, с. 146—161, <https://doi.org/10.5922/2079-8555-2022-4-9>.

32. Сафроновас, В. 2011, Идентичность литовскоязычного населения Восточной Пруссии: интерпретации на переломе XX и XXI столетий, *Исследование Балтийского региона: вестник Социально-гуманитарного парка БФУ им. И. Канта*, № 2 (8), с. 4—26.

Об авторах

Дмитрий Владимирович Манкевич, кандидат исторических наук, научный сотрудник Центра исследований исторической памяти Института геополитических и региональных исследований, доцент Института гуманитарных наук, Балтийский федеральный университет им. И. Канта, Россия.

E-mail: DMankevich@kantiana.ru

<https://orcid.org/0000-0002-2983-1962>

Максим Евгеньевич Мегем, кандидат исторических наук, директор Центра исследований исторической памяти Института геополитических и региональных исследований, Балтийский федеральный университет им. И. Канта, Россия.

E-mail: Mmegem@kantiana.ru

<https://orcid.org/0000-0001-6412-9119>



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/))

INTERNATIONAL HERITAGE IN THE MEMORIAL LANDSCAPE OF THE KALININGRAD REGION

D. V. Mankevich 

M. E. Megem 

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

Received 08 December 2022

Accepted 03 April 2023

doi: 10.5922/2079-8555-2023-2-8

© Mankevich, D. V., Megem, M. E., 2023

This article aims to analyse the structure of sites in the Kaliningrad region commemorating events, phenomena or figures of international history, as well as to reveal their symbolic significance. The study uses empirical data on the origin, time of construction and purpose of the monuments, memorials and other places of commemoration. Theoretically, it draws on the concepts of cultural memory and sites of memory. The idiographic and historiographic methods were employed along with general scientific methods. At the core of the region's international memorial landscape structure are sites commemorating the German past of the area or linked to Lithuanian and, less frequently, Polish national cultures. The structure of the

To cite this article: Mankevich, D. V., Megem, M. E. 2023, International heritage in the memorial landscape of the Kaliningrad region, *Baltic region*, Vol. 15, № 2, p. 139–155. doi: 10.5922/2078-8555-2023-2-8.

memorial heritage is largely a product of the selective preservation of pre-war monuments and constructions in the Soviet period and post-Soviet commemorative activities in the Kaliningrad region, 'a region of cooperation'. Its most substantial, German, component is a complex symbolic system honouring the intellectual culture of East Prussia and its prominent figures. And, not unlike its Lithuanian and Polish components, it lacks inner unity. Most of the memorial objects examined have been integrated into all-Russian or regional historical narratives and corresponding discourses. Reflecting the 'Russian story line' in the local history, it has been appropriated by the local culture of memory.

Keywords:

cultural memory, place of memory, Kaliningrad region, memorial landscape, narrative

References

1. Alimpieva, A. V. 2004, Exclave Russian region: the problem of social identity, *Region of cooperation*, №17, p. 45—56 (in Russ.).
2. Alimpieva, A. V. 2009, Social'naja identichnost' kaliningradcev v social'nom i geopoliticheskom kontekste [Social Identity of Kaliningraders in the Social and Geopolitical Context], *Pskov Journal of Regional Studies*, №7, p. 36—42 (in Russ.).
3. Andreychuk, N. V., Gavriniina, L. M. 2011, *Fenomen kaliningradskoj regional "noj subkul'tury (social'no-filosofskij i kul'turologicheskij analiz*, [The phenomenon of the Kaliningrad regional subculture (socio-philosophical and culturological analysis)], Kaliningrad, IKBFU Publishing house, p. 1—140 (in Russ.).
4. Kostyashov, Yu. V. (ed.). 2002, *Vostochnaja Prussija glazami sovetskih pereselencev: Pervye gody Kaliningradskoj oblasti v vospominaniyah i dokumentah* [East Prussia through the eyes of Soviet settlers: The first years of the Kaliningrad region in memoirs and documents], Saint-Peterburg, Belveder (in Russ.).
5. Kostyashov, Yu. V., Matthes, E. 2003, *Izgnanie prusskogo duha. Zapreshhennoe vospominanie* <https://prussia.online/books/izgnanie-prusskogo-duha> [The expulsion of the Prussian spirit. Forbidden memory] Kaliningrad, KSU Publishing house, p. 1—164 (in Russ.).
6. Fostova, S. A., Kostyashov, Yu. V. 2020, *Monumental'naja propaganda v sovetskom Kaliningrade: ot vojny pamjatnikov do mira* [Monumental Propaganda in Soviet Kaliningrad: From War of Monuments to Peace], *Studencheskie Smol'nye chtenija*, Saint-Peterburg, Asterion, p. 230—237 (in Russ.).
7. Kostyashov, Yu. V. 2017, *Vospriyatie i memorializacija kul'turnogo proshlogo Kjonigsberga v sovremennom Kaliningrade* [Perception and memorialization of the cultural past of Koenigsberg in modern Kaliningrad], *Modernizacija kul'tury: ot cheloveka tradicii k kreativnomu subyektu. Materialy V Mezhdunarodnoj nauchno-prakticheskoj konferencii*, p. 237—241 (in Russ.).
8. Demytyev, I. O. 2016, A 'Divided history': the politics of memory on the territory of the former East Prussia in the light of current discussions, *Baltic region*, vol. 7, №4, p. 77—88, <https://doi.org/10.5922/2079-8555-2015-4-6>.
9. Demytyev, I. O. 2019, *Jejtdkunen kak mesto pamjati* [Eidtkunen as a place of remembrance], *Kaliningradskie arhivy*, №16, p. 188—200 (in Russ.).
10. Demytyev, I. O. 2020, *Soviet-Era Civic Monuments in the Cultural Landscape of Kaliningrad*, *Nasledie vekov — Heritage of Centuries*, №3, p. 40—61, <https://doi.org/10.36343/SB.2020.23.3.003> (in Russ.).
11. Demytyev, I. O. 2012, *Kaliningradskaja oblast' kak zona dialoga kul'tur i stolkovenija mest pamjati* [Kaliningrad region as a zone of dialogue of cultures and clash of places of memory], *Mezhdou Oderom i Nemanom: problemy istoricheskoi pamjati*, [Between the Oder and the Neman: problems of historical memory], Kaliningrad, p. 26—35 (in Russ.).
12. Brodersen, P. 2008, *Die Stadt im Westen. Wie Königsberg Kaliningrad wurde*, Düsseldorf.
13. Sakson, A. 2011, *Od Klajpedy do Olsztyna. Współcześni mieszkańcy byłych Prus Wschodnich: Kraj Klajpedzki, Obwód Kaliningradzki, Warmia i Mazury*, Poznań.
14. Sakson, A. 2017, *Dziedzictwo Prus Wschodnich. Socjologiczne i historyczne studia o regione*, Olsztyn.
15. Traba, R., Sakson, A. (eds.). 2017, *Przeszłość zapamiętana. Naracje z pogranicze*, Olsztyn.
16. Nora, P. 2005, *World celebration of memory, Neprikosnovennyj zapas* [Emergency ration], №2 (in Russ.).

17. Assman, Ya. 2004, Kul'turnaja pamjat': Pis'mo, pamjat' o proshlom i politicheskaja identichnost' v vysokih kul'turah drevnosti [Cultural memory: Writing, memory of the past and political identity in the high cultures of antiquity], M., Jazyki slavjanskoj kul'tury.
18. Hutton, P. 2003, *History as an art of memory*, Saint-Peterburg, Vladimir Dal (in Russ.).
19. Eksle, O. G. 2001, Cultural memory influenced by historicism, Odissej. Chelovek v istorii [Odysseus. Man in history], p. 176—198 (in Russ.).
20. Assman, A. 2017, *Raspalas' svjaz' vremen? Vzlet i padenie temporal'nogo rezhima moderna* [Broke the connection of time? The Rise and Fall of the Modern Temporal Regime], M., Novoe literaturnoe obozrenie (in Russ.).
21. Repina, L. P. 2013, Memory of the past as a bone of contention, or once again about (inter)disciplinarity, *Istoričeskij žurnal. Naučnye issledovaniâ*, № 1 (13), p. 25—32, <https://doi.org/10.7256/2222-1972.2013.01.3> (in Russ.).
22. Savelyeva, I. M., Poletayev, A. V. 2011, The social organization of the knowledge of the past: analytical scheme, *Dialogue with time*, № 35, p. 7—18 (in Russ.).
23. Assman, A. 2019, *Zabvenie istorii — oderzhimost' istoriej* [Forgetting history — obsession with history], M., Novoe literaturnoe obozrenie (in Russ.).
24. Miller, A. I., Efremenko, D. V. (eds.). 2020, The politics of memory in contemporary Russia and in countries of Eastern Europe, St. Petersburg, European University at St. Petersburg.
25. Khudaykulova, A. V., Neklyudov, N. Y. 2019, The Concept of Ontological Security in International Political Discourse, *MGIMO Review of International Relations*, vol. 12, № 6, p. 129—149, <https://doi.org/10.24833/2071-8160-2019-6-69-129-149> (in Russ.).
26. Makhotina, E. 2021, Between heritage and (identity) politics: dealing with the signs of communism in post-Soviet Lithuania, *National Identities*, vol. 23, № 5, p. 511—530 (in Russ.).
27. Rosenberg, T. J. 2015. Contemporary Holocaust Memorials in Berlin: On the Borders of the Sacred and the Profane. In: *Revisiting Holocaust Representation in the Post-Witness Era. The Holocaust and its Contexts*. Palgrave Macmillan, London, https://doi.org/10.1057/9781137530424_6.
28. Cole, T. 2013, Crematoria, barracks, gateway: Survivors' return visits to the memory landscapes of Auschwitz. *History and Memory*, vol. 25, № 2, p. 102—131, <https://doi.org/10.2979/histmemo.25.2.102>.
29. Megem, M. E. 2022, Preserve vs dismantle: major trends in the Baltics' politics of memory regarding soviet monuments at sites of mass violence, *Baltic region*, vol. 14, № 4, p. 128—145, <https://doi.org/10.5922/2079-8555-2022-4-8>.
30. Megem, M. E., Filev, M. V., Davidenko, A. A. 2022, Demolish, recode, integrate and marginalise: Key strategies for the Baltic States in relation to Soviet monuments, *Science. Society. Defense*, vol. 10, № 4, p. 26, <https://doi.org/10.24412/2311-1763-2022-4-26-26> (in Russ.).
31. Filev, M. V., Kurganskii, A. A. 2023, Dismantling monuments as the core of the post-2014 'decommunisation' in Ukraine and Poland, *Baltic region*, vol. 14, № 4, p. 146—161, <https://doi.org/10.5922/2079-8555-2022-4-9>.
32. Safronovas, V. 2011, Identity of the Lithuanian-Speaking Population of East Prussia: Interpretations at the Turn of the 20th and 21st Centuries, *Issledovanie Baltijskogo regiona: vestnik Social'no-gumanitarnogo parka BFU im. I. Kanta*, № 2 (8), p. 4—26 (in Russ.).

The authors

Dr Dmitrii V. Mankevich, Senior Research Fellow, Centre for the Study of Historical Memory, Institute of Humanities, Immanuel Kant Baltic Federal University, Russia.

E-mail: DMankevich@kantiana.ru

<https://orcid.org/0000-0002-2983-1962>

Dr Maxim E. Megem, Director, Centre for the Study of Historical Memory, Immanuel Kant Baltic Federal University, Russia.

E-mail: megem@yandex.ru

<https://orcid.org/0000-0001-6412-9119>



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

4. Плата за публикацию рукописей не взимается.

5. Статья направляется в редакцию журнала выпускающему редактору Татьяне Юрьевне Кузнецовой по e-mail: tikuznetsova@kantiana.ru или tikuznetsova@gmail.com

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

Комплектность и форма представления авторских материалов

Статья должна содержать следующие элементы:

1) название статьи на русском и английском языках (*до 12 слов*);
2) аннотацию на русском и английском языках (*150–250 слов*), оформленную в соответствии с международными стандартами и включающую:

- актуальность исследования;
- цель научного исследования;
- описание методологии исследования;
- основные результаты, выводы исследовательской 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.;

3) ключевые слова на русском и английском языках (*4–8 слов*);
4) список литературы (*не менее 30 источников*);
5) пристатейные библиографические списки оформляются **на языке оригинала** (в соответствии с ГОСТ Р 7.0.5. — 2008) и **на латинице** (в соответствии с Harvard System of Referencing Guide);

6) 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, ORCID);

7) 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 <https://balticregioneditorial.kantiana.ru/jour/>

BALTIC REGION

2023
Volume 15
№ 2

Kaliningrad :
I. Kant Baltic Federal
University Press, 2023.
159 p.

The journal
was established in 2009

Frequency:

quarterly
in the Russian and English
languages per year

Founders

Immanuel Kant Baltic
Federal University

Saint Petersburg
State University

Editorial Office

Address:
14 A. Nevskogo St.,
Kaliningrad, Russia, 236041

Managing editor:

Tatyana Kuznetsova
tikuznetsova@kantiana.ru

Tel.: +7 4012 59-55-43
Fax: +7 4012 46-63-13

www.journals.kantiana.ru

© I. Kant Baltic Federal
University, 2023

Editorial council

Prof **Andrei P. Klemeshev**, Immanuel Kant Baltic Federal University, Russia (Editor in Chief); Prof **Gennady M. Fedorov**, Immanuel Kant Baltic Federal University, Russia (Deputy Chief Editor); Prof Dr **Joachim von Braun**, University of Bonn, Germany; Prof **Irina M. Busygina**, Saint Petersburg Branch of the Higher School of Economic Research University, Russia; Prof **Aleksander G. Druzhinin**, Southern Federal University, Russia; Prof **Mikhail V. Ilyin**, Moscow State Institute of International Relations (MGIMO University), Russia; Dr **Pertti Joenniemi**, University of Eastern Finland, Finland; Dr **Nikolai V. Kaledin**, Saint Petersburg State University, Russia; Prof **Konstantin K. Khudolei**, Saint Petersburg State University, Russia; Prof **Frederic Lebaron**, Ecole normale superieure Paris-Saclay, France; Prof **Vladimir A. Kolosov**, Institute of Geography, Russian Academy of Sciences, Russia; Prof **Gennady V. Kretinin**, Immanuel Kant Baltic Federal University, Russia; Prof **Vladimir A. Mau**, Russian Presidential Academy of National Economy and Public Administration, Russia; Prof **Andrei Yu. Melville**, National Research University — Higher School of Economics, Russia; Prof **Nikolai M. Mezhevich**, Institute of Europe, Russian Academy of Sciences, Russia; Prof **Peter Openheimer**, Oxford University, United Kingdom; Prof **Tadeusz Palmowski**, University of Gdansk, Poland; Prof **Andrei E. Shastitko**, Moscow State University, Russia; Prof **Aleksander A. Sergunin**, Saint Petersburg State University, Russia; Prof **Eduardas Spiriajevas**, Klaipeda University, Lithuania; Prof **Daniela Szymańska**, Nicolaus Copernicus University in Torun, Poland; Dr **Viktor V. Voronov**, Daugavpils University, Latvia.

CONTENTS

Settlement patterns and demographic trends

Karachurina, L.B., Mkrtchyan, N.V. Migration distances in Russia: a demographic profile of migrants 4

Mezhevich, N.M., Olifir, D.I. Comparative analysis of the territorial support frame of settlement in coastal areas: the case of St. Petersburg and Kaliningrad region 23

Martynov, V.L., Sazonova, I.E. Population change and the settlement system transformation in Poland, as revealed by the 2021 census 41

Economy

Morachevskaya, K.A., Lialina A.V. The impact of the food embargo on consumer preferences and cross-border practices in the Kaliningrad region 62

Gareev, T.R., Peker, I. Yu., Kuznetsova, T. Yu., Eliseeva, N.A. Evaluating the efficiency of the research sector in Russian regions: a dynamic data envelopment analysis 82

Kitzmann, H., Tsyplakova, E.G., Sinko, G.I., Strimovskaya, A.V., Ryumkina K.A. Efficiency analysis of seaports in Russia's Baltic basin: performance evaluation ... 103

International relationships

Loshkariov, I.D. Expansionism in Poland's strategic culture: historical retrospective and variations 126

Mankevich, D.V., Megem, M.E. International heritage in the memorial landscape of the Kaliningrad region 139

Научное издание

БАЛТИЙСКИЙ РЕГИОН

—
2023

Том 15

№ 2

Редактор *Е. Т. Иванова*
Компьютерная верстка *Е. В. Денисенко*

Подписано в печать 13.06.2023 г.
Формат 70 × 108 ¹/₁₆. Усл. печ. л. 14
Тираж 300 экз. (1-й завод 50 экз.). Заказ 61
Свободная цена

Издательство Балтийского федерального университета им. Иммануила Канта
236041, г. Калининград, ул. Невского, 14