

ISSN 2074-9848
e-ISSN 2310-0532



БАЛТИЙСКИЙ РЕГИОН

2014

3 (21)

Калининград
Издательство
Балтийского федерального университета имени Иммануила Канта
2014

БАЛТИЙСКИЙ

РЕГИОН

2014

3 (21)

Калининград:
Изд-во БФУ
им. И. Канта, 2014.
164 с.

Журнал основан
в 2009 году

Периодичность:
4 номера в год
на русском
и английском языках

Учредители:

Балтийский
федеральный
университет
им. Иммануила Канта

Санкт-Петербургский
государственный
университет

Редакция

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

Выпускающий редактор:
Кузнецова

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

Точка зрения авторов
может не совпадать
с позицией
учредителей

© БФУ им. И. Канта, 2014

Редационный совет

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

Редакционная коллегия

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

ISSN 2074-9848
e-ISSN 2310-0532



BALTIC REGION

2014

3 (21)

BALTIC
REGION

2014

3 (21)

2014

Editorial council

Prof. *Andrei Klemeshev*, rector of the Immanuel Kant B
University, Russia (co-chair); Prof. *Konstantin Khudo*
the Department of European Studies, Faculty of Intern
tions, Saint Petersburg State University, Russia (co-
Prof. *Vladimir Baranovsky*, deputy director of the Institute of World
Economy and International Relations (IMEMO), Russian Academy
of Sciences, Russia; Prof. Dr *Joachim von Braun*, director of the
Center for Development Research (ZEF), Professor, University of
Bonn, Germany; Prof. *Aleksander Chubaryan*, director of the Insti-

Kaliningrad:
I. Kant Baltic Federal
University Press, 2014.
164 p.

The journal
was established in 2009

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

Founders

Immanuel Kant Baltic
Federal University

Saint Petersburg
State University

Editorial Office

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

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

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

© I. Kant Baltic Federal
University, 2014

tute of World History, Russian Academy of Sciences, Russia; Dr *Kari Liuhto*, director of the Pan-European Institute, Turku, Finland; Prof. *Vladimir Mau*, rector of the Russian Presidential Academy of National Economy and Public Administration, Russia; Prof. *Andrei Melville*, dean of the Faculty of Applied Political Science, National Research University — Higher School of Economics, Russia; Prof. *Rustem Nureev*, head of the Department of Economic Analysis of Organizations and Markets, National Research University — Higher School of Economics, Russia.

Editorial board

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

СОДЕРЖАНИЕ



Экономика

- Волошенко К. Ю., Кузнецова А. Л.* Опыт разработки и применения балансовой модели управления региональным развитием в специфических территориальных условиях 7
- Воронов В. В., Лавриненко О. Я.* Оценка процессов управления знаниями в повышении конкурентоспособности малого и среднего бизнеса (на примере прикладного исследования) 27
- Большев О. Н., Михайлов А. С.* Особенности трансформации сетевых объединений в экономике 41
- Баженов Ю. Н., Подицвейт О. В.* Информационные деловые центры Санкт-Петербурга как механизм повышения эффективности внешнеэкономической деятельности..... 56

Актуальные вопросы развития приграничных территорий

- Федоров Г. М.* Приграничное положение как фактор стратегического и территориального планирования в российских регионах на Балтике..... 71
- Бильчак В. С.* Теоретические аспекты приграничного экономического сотрудничества на основе интеграционных процессов..... 83
- Межевич Н. М.* Идентичность и границы: актуальные вопросы теории и реальности восточной части Балтийского региона..... 95
- Женгота К.* Польско-российское соглашение о местном приграничном передвижении в контексте взаимоотношений Европейского Союза и России 107
- Гуменюк И. С., Орлов С. В.* Калининградская область как территория потенциального формирования транспортного кластера приморского региона..... 121
- Степанова С. В.* Приграничный туризм на Северо-Западе Российской Федерации: общие тенденции и особенности развития 132
- Кропинова Е. Г., Анохин А. Ю.* Разработка новых трансграничных водных маршрутов в Юго-Восточной Балтике: методика и практика 145

CONTENTS



Economics

<i>Voloshenko, Ksenia, Kuznetsova, Anastasiya.</i> The Balance Model of Regional Development Management in Certain Territorial Conditions: Development and Application.....	7
<i>Voronov, Viktor, Lavrinenko, Olga.</i> Knowledge Management and the Increase of SME Competitiveness: a Case Study.....	27
<i>Bolychev, Oleg, Mikhailov, Andrey.</i> Network Transformations in Economy	41
<i>Bazhenov, Yuri, Podshuveit, Olga.</i> St Petersburg Business Information Centres and Their Role in Increasing the Efficiency of International Business Activities.....	56

Border Territory Development

<i>Fedorov, Gennady.</i> Border Position as a Factor of Strategic and Territorial Planning in Russian Regions in the Baltic	71
<i>Bilchak, Vasily.</i> Theoretical Aspects of Cross-border Integration-based Economic Cooperation.....	83
<i>Mezhevich, Nikolai.</i> Borders and Identity in Theory and Practice of the Eastern Baltic Region.....	95
<i>Żęgota, Krzysztof.</i> Polish-Russian Small Border Traffic in the Context of Russia-EU Relations	107
<i>Gumenyuk, Ivan, Orlov, Sergey.</i> The Kaliningrad Region as a Potential Coastal Transport Cluster.....	121
<i>Stepanova, Svetlana.</i> Cross-border Tourism in the Russian Northwest: General Trends and Features of Development.....	132
<i>Kropinova, Elena, Anokhin, Alexey.</i> The Development of New Trans-border Water Routes in the South-East Baltic: Methodology and Practice	145



УДК 332.14:911.3

ОПЫТ РАЗРАБОТКИ И ПРИМЕНЕНИЯ БАЛАНСОВОЙ МОДЕЛИ УПРАВЛЕНИЯ РЕГИОНАЛЬНЫМ РАЗВИТИЕМ В СПЕЦИФИЧЕСКИХ ТЕРРИТОРИАЛЬНЫХ УСЛОВИЯХ

К. Ю. Волошенко*
А. Л. Кузнецова**



Рассматриваются методические особенности прогнозирования регионального развития с использованием балансового метода. Дается обзор и оценка существующих региональных прогнозных моделей и программных комплексов с точки зрения их применения для целей и задач государственного управления. Выявляется и обосновывается необходимость развития моделей балансового подхода применительно к специфическим территориальным условиям. В частности, выделяются возможности исследования связей и пропорций натурально-вещественных и денежных потоков, формирующихся в региональной системе, балансирования потребностей хозяйства с производственным и ресурсным потенциалами. Применительно к российскому эксклаву разработана балансовая модель долгосрочной устойчивости, относящаяся к классу имитационных моделей ситуационного прогнозирования. Дана общая характеристика балансовой модели, описаны основные составные блоки и алгоритм имитационного моделирования. Приведены результаты разработок и расчетов на модели для целей прогнозирования регионального развития в рамках трех альтернативных сценариев для Калининградской области на период до 2018 г.

Ключевые слова: региональное развитие, прогнозирование, эксклав, балансовая модель

Одной из наиболее важных функций управления любой территориальной социально-экономической системой, независимо от уровня ее сложности и характера происходящих внутри нее процессов или специфических условий развития, является прогнозирование.

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

** Министерство экономики Калининградской области. 236007, Россия, Калининград, ул. Дмитрия Донского, 1.

Поступила в редакцию 10.04.2014 г.

doi: 10.5922/2074-9848-2014-3-1

© Волошенко К. Ю., Кузнецова А. Л., 2014

Необходимость научно обоснованного прогнозирования обусловлено высоким динамизмом и неопределенностью среды принятия решений. Это касается как внутренней структуры функционирования региональной системы, которая зависит от общих тенденций развития и ситуации в стране, так и внешнего окружения, влияние которого по мере интернализации хозяйственной жизни усиливается. Например, в качестве внутренних переменных могут быть указаны направления региональной политики, реализуемые в отношении субъектов РФ, меры государственной поддержки регионов с использованием программно-целевого механизма управления (федеральные целевые или государственные программы развития), а также комплекс институциональных, финансовых, инфраструктурных и иных инструментов регионального развития, формируемых в рамках общей политики федерального центра. Внешние условия и их влияние на конкретную территориальную систему обусловлены степенью ее открытости, активностью включения в процессы международного разделения труда и мирохозяйственные связи. В частности, для российского эксклава имеет значение политика и темпы развития соседних стран ЕС. Также влияет зависимость структуры региональной экономики от отдельных международных процессов или складывающихся межрегиональных пропорций. Например, здесь может быть указана актуальная в последнее время в регионах поддержка кластерных инициатив и других форм международной интеграции.

В результате влияния различных процессов и комплекса факторов управление развитием и его эффективность в большой мере зависит от качества прогнозно-аналитического представления и понимания будущего образа региона. Наличие адекватной реальным условиям функционирования и объективной с точки зрения охвата и представления системы прогнозирования развития региона позволяет с упреждением выявлять социально-экономические проблемы, обосновывать необходимость корректировки и изменения направлений развития, определять систему целевых установок и задач региональной экономики, разрабатывать комплекс первоочередных действий и мер в общественно значимых сферах деятельности.

Следует отметить, что потребность в проведении прогнозно-аналитических расчетов в последние годы активно возрастает со стороны региональных органов власти в связи с необходимостью решения вопросов стратегического управления в различных сферах, потребностью сценарного планирования, направленного на снижение неопределенности среды и разработку превентивных мер в связи с высокой зависимостью социально-экономических процессов, протекающих в регионах, от общей ситуации в экономике РФ и тенденций на мировом рынке.

Формирование прогнозно-аналитической системы представления региона в отечественной и зарубежной практике управления региональным развитием осуществляется на основе построения и использования специальных социально-экономических моделей, программных средств, инструментов и информационно-расчетных платформ.

На данный момент для целей управления региональным развитием разработано достаточно большое число прогнозных моделей и информационно-аналитических продуктов (программные комплексы прогнозирования, системы поддержки принятия решений, автоматизированные информационные системы (АИС) и т. д.) Преимущественно разрабатываемые прогнозные комплексы и модели представляют собой гибридные формы с использованием таких классов моделей, как балансовые, эконометрические и ситуационного прогнозирования с применением технологии имитационного моделирования. Среди наиболее известных моделей, использующихся в практике управления региональным развитием, могут быть названы следующие.

Балансовые модели: RIM (Russian Interindustry Model) Института народно-хозяйственного прогнозирования РАН [22], адаптированная к региональным условиям (Г. Р. Серебряков, М. Н. Узяков, А. А. Янговский); прогноз-аналитическая система экономического роста Н. В. Суворова, А. В. Суворова и В. Н. Борисова [25]; оптимизационные межрегиональные межотраслевые модели СИРЕНА и СИРЕНА-2 [19; 26], разработанные ИЭОПП РАН (С. А. Суспицын, Ю. С. Ершов, Н. М. Ибрагимов, Л. В. Мельникова и др.)

Эконометрические модели: региональная эконометрическая модель прогнозирования на примере Республики Дагестан В. З. Петросянца, С. В. Дохоляна и А. С. Каллаевой [16]; эконометрическая модель влияния инвестиций в основной капитал на устойчивый рост регионов России (Е. А. Федулова, Т. А. Алабина, И. С. Волобуев и др.) [27]; эконометрическая модель инновационного развития региона на примере Санкт-Петербурга (И. В. Романенко) [21]; эконометрическое моделирование и прогнозирование развития экономики Приморского края (А. С. Величко, И. А. Бажин) [4]; эконометрическая модель прогнозирования валового регионального продукта (например, Р. М. Нижегородцев, Н. П. Горидько и Н. А. Петухов [17], Ф. Н. Клоцвог и Л. С. Чернова [12], А. Г. Гранберг и Ю. С. Зайцева [6; 9], М. А. Латышева [15] и др.).

Модели ситуационного прогнозирования: АИС «Регион/Макро» Самарской государственной экономической академии (В. А. Цыбагов, Д. В. Дубровин, Х. Р. Хасаев и др.) [28—31], компания «Волгоинформ-сеть», г. Самара; многофакторная имитационная модель АИС «Прогноз» Пермского государственного университета (научный коллектив кафедры экономической кибернетики Пермского государственного университета и Института экономики Уральского отделения Российской академии наук под руководством академика РАЕН Д. Л. Андрианова), ЗАО «Прогноз», г. Пермь; модель социально-экономической системы региона А. Л. Ринчино [20] и др.

В меньшей степени на региональном уровне используются трендовые модели и разрабатываются модели общего равновесия, имитационные модели получили развитие в практике создания программных комплексов в моделях ситуационного прогнозирования: модель средне-



срочного прогнозирования экономической динамики региона при помощи линейно-гармонических трендов (Е. Н. Грибова) [10]; CGE (Computable General Equilibrium models) модель «Россия: Центр — Федеральные округа» (А. Р. Бахтизин) [2; 3], представляющая собой продолжение известной CGE модели RUSEC (RUSSian EConomy), разработанной для экономики РФ в целом без учета региональной составляющей; модель экономической динамики, основанная на равновесии прогнозов экономических агентов ВЦ РАН (А. А. Петров, И. Г. Поспелов, А. А. Шананин) [18]; модель экономической динамики региона на основе применения ограниченного массива статистических данных (В. Ю. Солопов и А. В. Кошкаров) [14; 23] и др.

Кроме приведенных классов моделей, получивших наибольшее распространение на региональном уровне и основанных на традиционных методах планирования и прогнозирования, в последние годы разработаны и используются модели, в которых реализованы принципиально новые подходы и решения в практике регионального управления: многофакторная модель «Стратегическая матрица региона» (А. И. Агеев, Б. В. Куроедов, Р. Мэтьюз, О. В. Сандаров) с применением элементов теории нечеткой логики, теории графов, сценарного метода, метода анализа иерархий и других математических методов, а также экспертных оценок [1]; имитационно-экспертная модель региона с использованием когнитивных технологий и вычислительного эксперимента (И. В. Десятов, Г. Г. Малинецкий, С. К. Маненков, П. Л. Отоцкий и др.) [13]; социо-эколого-экономическая модель, реализуемая на кластерном вычислительном устройстве посредством параллельных алгоритмов сценарных расчетов, оптимизации и улучшения приближенно-оптимального управления (В. И. Гурман, Г. А. Матвеев, Е. А. Трушкова) [11] и др.

Применительно к задачам государственного управления указанные модели и разработанные программные комплексы обладают рядом ограничений, которые заключаются в их содержательном несоответствии потребностям в разработке конкретных механизмов и инструментов воздействия на социально-экономическую систему региона. Практически бесполезны оказываются модели в части обеспечения долгосрочной устойчивости региона. Это связано с изначальным исследовательским посылом моделирования, а не ориентацией на инструментальную поддержку управленческих решений. С одной стороны, это объясняется разработкой информационно-аналитических систем применительно к условиям конкретных субъектов РФ, поэтому специфические территориальные условия, например Калининградской области как объекта моделирования, не учитываются. С другой стороны, программные комплексы включают стандартное представление региональной экономической системы в составе подсистем. Так, по отношению к российскому эксклаву может быть выделена существенная роль внешнеторгового сектора в функционировании и развитии региональной системы, для которого к «внешней торговле» необходимо отнести не только ино-

странные государства, но и остальную территорию России. Однако подавляющее большинство моделей ограничивается описанием внешне-экономической деятельности, которое дается только в разрезе внешних операций с «остальным миром» на основе прогнозирования объемов экспорта и импорта.

Вследствие этого следует выделить необходимость учета при моделировании развития Калининградской области эксклюзивной специфики, которая выражается в особенностях формирования и распределения денежных и товарных потоков, высокой подвижности и зависимости изменения системы даже от незначительных возмущений. Существующие модели и программные комплексы пока не способны решить данную задачу по причине их унификации, представляющие типовые решения для субъектов РФ. Кроме этого в региональных моделях недооценивается значение балансовых построений и методов.

Применительно к региону сущность балансового метода заключается в прогнозировании и планировании развития конкретной территории посредством использования системы расчетов, позволяющей увязать и сбалансировать потребности хозяйства в различных видах продукции с возможностями их производства или ввоза, а также удовлетворения в разных видах ресурсов (материальных, трудовых, финансовых и т. д.).

В качестве основной причины отказа от проведения балансовых построений на уровне региона называется качество системы статистических данных, полнота и точность которой не позволяют проводить балансирование, дает существенные расхождения и погрешности. Следует отметить и недостаточный уровень развития системы региональных счетов. В этой связи предпочтение нередко отдается эконометрическим моделям, несмотря на невысокий уровень надежности и точности, особенно в период значительных колебаний в развитии и нестабильности.

В то же время цели и задачи государственного управления региональным развитием предъявляют определенные требования к инструментам и методам региональных исследований в части их соответствия возможностям получения объективных сведений о структуре и пропорциях, складывающихся в региональной системе, оценки внутреннего потенциала регионального роста, выявления профильных и перспективных видов хозяйственной специализации, а также прогнозирования сценарных вариантов развития территории при изменении исходных факторов и условий. Решение указанных задач обеспечивается только в рамках балансового подхода, особенно если речь идет о структурной перестройке социально-экономической системы.

Необходимость и достаточность использования балансового подхода в управлении региональным развитием Калининградской области обусловлена возможностью комплексного и системного представления регионального хозяйства, исследования связей и пропорций, оценки натурально-вещественных и денежных потоков, формирующихся в региональной системе, привязанные к реальным условиям развития и функционирования системы и учитывающие особенности формирования собственно указанных пропорций.

К основным специальным задачам в области регионального управления применительно к Калининградской области, решаемым преимущественно с использованием балансового метода, могут быть отнесены:

— характеристика воспроизводственных процессов в региональной экономике по материально-вещественному составу в детальном отраслевом разрезе, по видам экономической деятельности или производствам, что позволяет производить оценку формирования, распределения и перераспределения денежных потоков в региональной экономической системе;

— отражение процесса производства и распределения продукции в регионе, созданной в материальной и нематериальной сферах. Взаимосвязка на региональном уровне различных видов экономической деятельности или производств, а также выделение зависимостей и взаимосвязей региональных процессов с внешними рынками;

— выявление перспективных и профильных видов экономической деятельности в структуре региональной экономики с точки зрения достижения макроэкономического равновесия и обеспечения сбалансированности всех сфер региональной экономики;

— определение направлений повышения эффективности участия региона в международном и региональном разделении труда (субъекты РФ), выявление резервов роста производительности труда по отдельным видам экономической деятельности и производствам;

— на основе взаимосвязи различных балансов (материальный, трудовой и финансовый) обеспечение комплексного подхода в управлении региональным развитием в достижении устойчивости территории.

В результате были сформулированы основные требования к построению модели долгосрочной устойчивости Калининградской области, заключающиеся в обеспечении ее научной обоснованности и комплексности, системности и сбалансированности, минимизации уровня критериальности анализа и оптимизации процессов, протекающих в границах региональной системы, вариантности, достаточности и достоверности, многоукладности, практической направленности, гибкости и адаптивности, возможностей доведения разработок до уровня информационной автоматизированной системы.

В связи с потребностью сбалансированного развития и обеспечения долгосрочной устойчивости, моделирование региональной экономики должно базироваться на использовании балансового подхода как одного из эффективных инструментов установления и сохранения региональных пропорций.

Проведенная оценка различных видов балансов и их востребованности в соответствии с задачами государственного управления в Калининградской области, а также разработанные требования к модели долгосрочной устойчивости региона позволили установить ее класс, выделить виды методов и моделей в ее составе, провести параметризацию и идентификацию с последующей разработкой необходимой программной оболочки (табл.).

**Общая характеристика балансовой модели долгосрочной устойчивости
Калининградской области**

Основные характеристики	Содержание параметров модели
Класс модели	Имитационная модель и ситуационное прогнозирование
Тип модели	Модель экономического роста
Виды частных моделей	Частные модели в составе балансовой модели долгосрочной устойчивости: <ul style="list-style-type: none"> — общая балансовая модель — внешнеторговая балансовая модель — модель потенциального выпуска — модель поведения экономических агентов — модель демографического прогноза и трудовых ресурсов (оценка и прогнозирование демографической ситуации и трудовых ресурсов)
Виды основных моделей и методов	Балансовый подход и балансовые построения
Виды вспомогательных моделей и методов	Эконометрические методы и модели, регрессионные уравнения применительно к оценке отдельных элементов региональной экономической системы, эндогенных и экзогенных переменных
Объект моделирования	Основные разделы системы региональных счетов (СРС), используемых в расчете валового регионального продукта (ВРП): <ul style="list-style-type: none"> — производство — оборот доходов — конечное потребление — валовое накопление — внешние операции («остальной мир» и РФ)
Моделирование секторов в составе модели	Сектор домашних хозяйств Сектор государственного управления Сектор корпораций и НКО Внешнеторговый сектор
Реализация основного метода прогнозирования	Изменение управляющих параметров модели (наблюдаемые переменные модели), разработка сценариев с учетом экспертных оценок
Горизонт планирования и прогнозирования	Средне- и долгосрочное планирование и прогнозирование долгосрочной устойчивости
Информационные технологии и программная оболочка	Delphi/Visual Basic в Excel Microsoft Office/прочие

Источник: собственные разработки авторов.



В составе балансовой модели долгосрочной устойчивости Калининградской выделяется три принципиальных блока, каждый из которых детализируется через систему частных балансов или балансовых уравнений.

Производственная балансовая модель. Охватывает процессы создания добавленной стоимости, ее распределения и перераспределения между секторами, видами экономической деятельности и производствами региональной экономической системы. Включает показатели системы региональных счетов по производству продукции, обороту доходов и их использованию.

Внешнеторговая балансовая модель. Описывает укрупненные блоки, связанные с формированием товарных и денежных потоков, направляемых из или в региональную экономическую систему как необходимое условие осуществления производственной деятельности в регионе (импорт товаров и потоки) или ее результат (экспорт товаров и потоки).

Бюджетно-налоговая балансовая модель. Отражает формирование финансового ресурса и его использование в бюджетно-налоговой системе субъекта РФ и федерального уровня власти при распределении и перераспределении доходов через сектор государственного управления, образованных в результате производственной деятельности.

Научной новизной и практической значимостью обладает принципиальный подход к выделению в региональной экономической системе в процессе моделирования внешнеторгового сектора и в целом построению внешнеторговой балансовой модели во взаимосвязке с общей балансовой моделью.

Последующее развитие модели долгосрочной устойчивости в Калининградской области предполагается осуществить в направлении формирования системы поддержки принятия решений.

При построении модели долгосрочной устойчивости Калининградской области предлагается рассматривать разработанные решения в части балансового описания и моделирования региональной экономики с применением методики АИС «Регион» (ОАО «Волгоинформсеть», г. Самара) в качестве дополнения к программно-инструментальному комплексу АИС «Прогноз» (ЗАО «Прогноз», г. Пермь) как наиболее методически проработанным программным комплексом к настоящему моменту на отечественном рынке с точки зрения их соответствия потребностям государственного управления и получившим широкое распространение на уровне субъектов РФ. При этом балансовая модель долгосрочной устойчивости Калининградской области может функционировать независимо от рассматриваемых программных пакетов и быть подключена к различным региональным комплексам.

Преимущества балансовой модели долгосрочной устойчивости Калининградской области помимо известных возможностей моделирования, которые находят применение в практике государственного управления, заключаются в следующем:

— ориентация на проработку альтернативных вариантов и выбор искомого управляющего воздействия на регион с целью достижения долгосрочной устойчивости социально-экономической системы при определенных условиях;

— установление взаимосвязей и связности между отдельными элементами социально-экономической системы, определение устойчивых зависимостей между разными элементами системы, их балансирование в разрезе секторов экономики и видов экономической деятельности в соответствии с системой региональных счетов;

— взаимоувязка внутренних денежных потоков по секторам экономики, видам экономической деятельности с внешними по отношению к системе товарными потоками и операциями, изучение товарных потоков в Калининградской области по отношению к «остальному миру» и «остальной части РФ»;

— реализация в процессе моделирования мультиагентного подхода за счет рассмотрения основных секторов региональной экономики (домашние хозяйства, госуправление, корпорации и НКО), институциональных единиц и посредством анализа укрупненных видов экономической деятельности и производств;

— рост точности расчетов за счет применения частных балансовых построений в процессе прогнозирования демографического развития региона, формирования и использования трудового потенциала региона;

— возможности разукрупнения и надстройки модели в соответствии с целями и потребностями государственного управления, что выражается в детализации в составе балансовых блоков и уравнений экзогенных и эндогенных параметров до индикативного уровня;

— учет производственных возможностей региональной экономической системы и их изменения на горизонте планирования за счет моделирования потенциального выпуска по основному капиталу и трудовым ресурсам;

— возможности оценки последствий реализации и воздействия на социально-экономическую систему региона как в целом мер региональной политики, так и действий Правительства Калининградской области, имеющих проектный характер. Устанавливается через фиксирование значений управляющих параметров (регуляторов) модели.

Авторами в составе научного коллектива при выполнении научно-исследовательских работ «Моделирование региональной системы долгосрочной устойчивости в Калининградской области» для нужд Министерства экономики Калининградской области (2013), проведена разработка базовой укрупненной балансовой модели долгосрочной устойчивости Калининградской области и ее экспериментальная проверка для последующего разукрупнения и детализации в соответствии с потребностями государственного управления (рис. 1 и 2). Определен общий контур модели и ее применение для государственного управления долгосрочной устойчивостью.

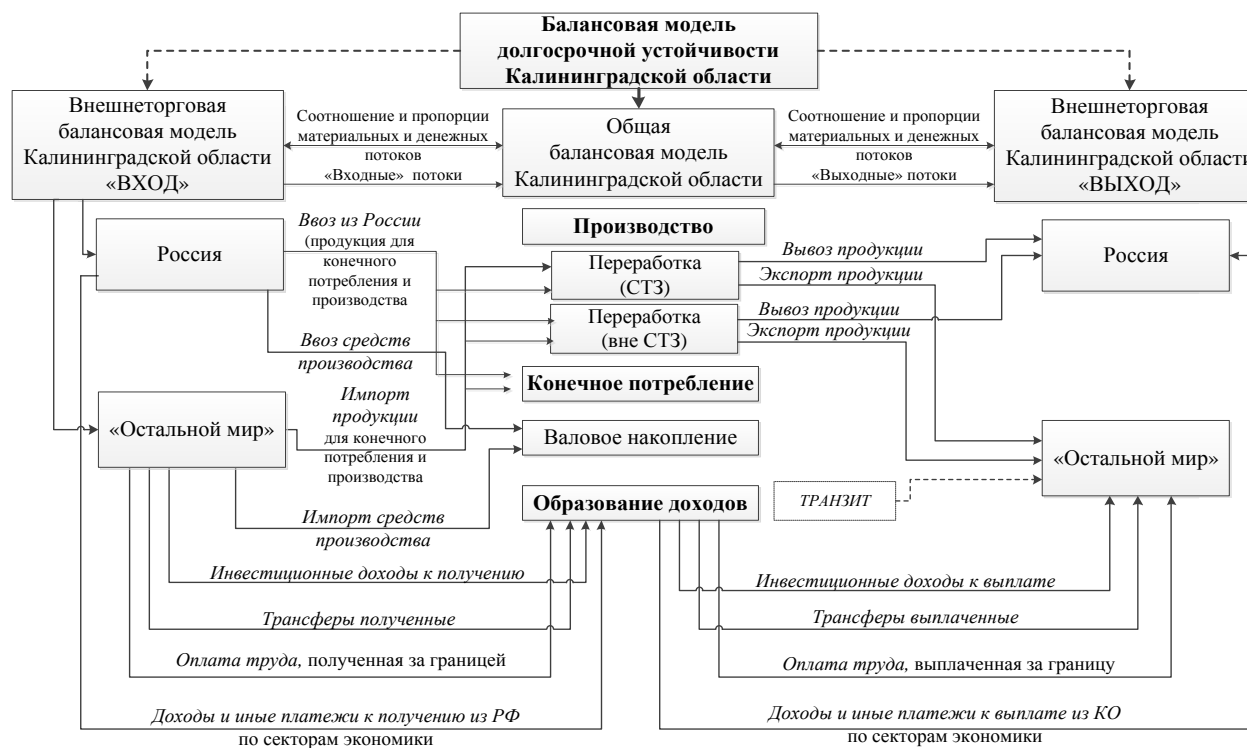


Рис. 1. Структура балансовой модели долгосрочной устойчивости Калининградской области

Источник: собственные разработки авторов.

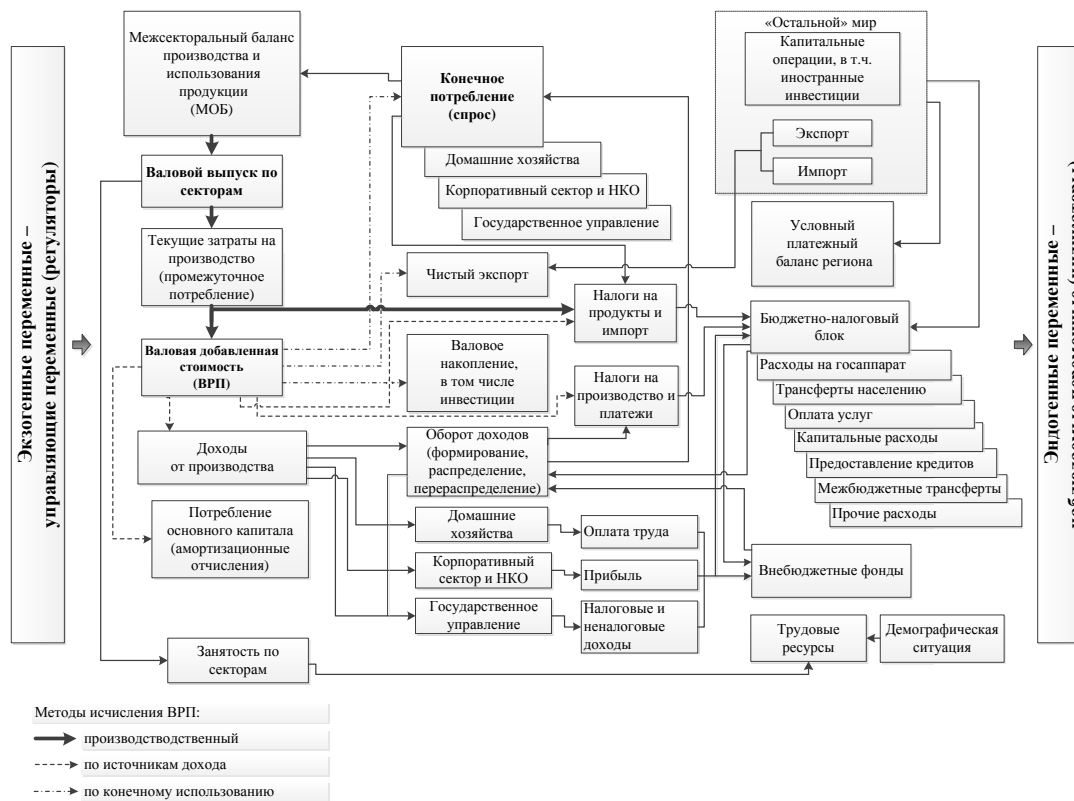


Рис. 2. Краткая логическая схема базовой укрупненной балансовой модели долгосрочной устойчивости

Источник: собственные разработки авторов.



В составе балансовой модели долгосрочной устойчивости, согласно ее спецификации, прогнозирование основных региональных пропорций и показателей ведется в рамках частных моделей, которые увязываются в процессе имитационного моделирования и ситуационного прогнозирования:

— общая балансовая модель (характеризует через балансовые уравнения связь между отдельными макроэкономическими показателями, подсистемами региональной экономической системы. Основана на системе региональных счетов, отражает движение материальных и денежных потоков в экономическом кругообороте, которые балансируются на момент времени t);

— внешнеторговая балансовая модель (предусматривает построение внешнеторгового баланса Калининградской области в составе блоков, отражающих формирование и распределение денежных потоков в отношениях с «остальным миром» и «остальной частью РФ». В модели балансируется ввоз/вывоз, экспорт/импорт продукции, в том числе транзитные потоки через Калининградскую область);

— модель демографического прогноза и трудовых ресурсов (прогнозирование изменения численности населения, его возрастно-половой структуры, миграционных потоков и, как следствие, оценки трудового потенциала региона. Осуществляется оценка рабочей силы и построение баланса трудовых ресурсов, который формируется исходя из текущего спроса на рабочую силу);

— модель потенциального выпуска (описывает изменение границ возможного выпуска в секторах экономики (экономических агентах) в зависимости от процессов ввода и выбытия капитала (основных фондов), влияния демографических факторов, роста производительности труда и воздействий технического прогресса);

— модель поведения экономических агентов (совокупность частных моделей (счетов) деятельности субъектов региона (экономических агентов), приводящих в движение ресурсы региона: материальные, трудовые, финансовые).

В качестве основных контуров балансовой модели долгосрочной устойчивости выделены: производство продукции, оборот доходов, конечное потребление, валовое накопление, внешнеторговый сектор, бюджетно-налоговые расчеты, демографическая ситуация и трудовые ресурсы.

В представленном виде архитектура балансовой модели включает все элементы системы региональных счетов и имеет возможности дальнейшего развертывания каждого блока в соответствии с целями государственного управления.

Дано математическое описание зависимостей и балансовых уравнений модели долгосрочной устойчивости, на основе которых впоследствии был разработан программный комплекс балансовой модели долгосрочной устойчивости Калининградской области в среде Visual Basic

Excel Microsoft Office. Описан алгоритм проведения балансовых построений и расчетов, апробированный в процессе экспериментальных расчетов на модели в рамках разработки сценариев долгосрочной устойчивости Калининградской области на период 2014—2018 гг.

Алгоритм балансовых построений рассматривается в составе имитационного моделирования и ситуационного прогнозирования и укрупненно может быть описан как последовательность следующих шагов:

1. Разработка сценарной карты (определяются возможные альтернативы и сценарии развития региона, задаются начальные значения экзогенных параметров модели — валовой выпуск, производительность труда, промежуточное потребление, норма накопления инвестиций, оплата труда и т. д.).

2. Проведение модельных расчетов и имитационное моделирование поведения социально-экономической системы в рамках сценариев, представляющих собой управляющее воздействие. Результат — расчет эндогенных параметров модели.

3. Установление соответствия планируемых показателей социально-экономического региона его потенциалу и производственным возможностям. Предполагает сравнение валовых показателей с потенциальным выпуском в регионе, расчет которого производится по основным фондам и трудовым ресурсам.

4. Интерпретация результатов, оценка уровня достижения целей и выполнения задач государственного управления по показателям долгосрочной устойчивости региона. Повтор итерационного цикла.

5. Оформление итоговых результатов расчетов на модели в рамках сценариев социально-экономического развития региона. Фиксирование мер управляющего воздействия на региональную систему, разработка инструментов и механизмов управления региональным развитием.

В связи с включением в балансовую модель долгосрочной устойчивости Калининградской области блоков по прогнозированию демографической ситуации и трудовых ресурсов, а также внешнеторговой модели, описывающей товарные потоки, их использование и разработка в работе проводилась независимо от балансовых построений по общей модели при условии согласованности результатов расчетов.

Взаимоувязка внешнеторговой и общей балансовой моделей обеспечивается следующим образом. Расчетные прогнозные показатели по внутренним потокам в рамках общей модели встраиваются во внешнеторговую балансовую модель, где на основе заданных экономико-математических коэффициентов, установленных для каждого направления товарного потока (по данным 2011 г.), рассчитываются искомые эндогенные переменные (экспорт, импорт, ввоз, вывоз и т. д.).

В работе проведено тестирование балансовой модели долгосрочной устойчивости Калининградской области на периоде 2009—2011 гг., по результатам которого получены высокие оценки в части корректного представления и расчета показателей состояния отдельных элементов и

процессов региональной экономической системы на заданном горизонте планирования. Так, расхождение расчетных и фактических показателей не превысило 3—5 %, что является допустимым при численных расчетах.

Для экспериментальной проверки балансовой модели и выявления факторов, которые могут способствовать реализации избранной стратегии, в ходе исследования проведены расчеты в рамках трех сценариев развития Калининградской области.

Сценарий 1: «Импортозамещение». Увеличение нормы добавленной стоимости в импортозамещающих производствах. Структура региональной экономики остается без изменений, что выражается в сохранении доли отдельных видов экономической деятельности и производств в макроэкономических показателях, но предусмотрено постепенное увеличение валовой добавленной стоимости, создаваемой по видам экономической деятельности в импортозамещении области, которая к 2018 г. должна удвоиться. В результате балансирования денежных потоков были получены следующие основные управляющие параметры (регуляторы) долгосрочной устойчивости:

— увеличение (удвоение) добавленной стоимости импортозамещения, что выражается в росте доли обрабатывающих производств в структуре валового регионального продукта — с 22,03 % в 2011 г. до 35,0 % в 2018 г. (2009 г. — 16,50 %, 2010 г. — 16,63 %);

— рост валового выпуска продукции — 105,0 %;

— рост валового регионального продукта — 118,7 %;

— снижение доли промежуточного потребления в валовом выпуске с 60,0 % в 2011 г. до 54,8 % в 2018 г.;

— рост производительности труда на 1 занятого — с 483,4 тыс. руб. в 2011 г. до 539,2 тыс. руб. — 111,6 %;

— экспорт продукции из Калининградской области — 110,0 %;

— вывоз продукции из Калининградской области в Россию — 115,0 %.

В рамках сценария на горизонте прогнозирования (2014—2018 гг.) к 2018 г. ожидается сокращение импорта по сравнению с 2011 г. в пределах 36 % и рост ввоза продукции из регионов РФ в 1,8 раза. На рисунке 3 приведен пример представления результатов сценарного планирования в рамках балансовой модели.

Сценарий 2: «Модернизация экономики». Переход от «частичного импортозамещения» к экспортной ориентации экономики. В качестве управляющих параметров сценария заданы целевые индикаторы проекта государственной программы Калининградской области «Модернизация экономики». Учитывается, что в структуре региональной экономики резко снижается роль импортозамещающих производств, предусмотрено появление новых производств в рамках видов экономической деятельности, отличающиеся высоким уровнем инновационности, развитие получает сфера услуг, в частности возрастает доля и вклад в ВРП сферы туризма.

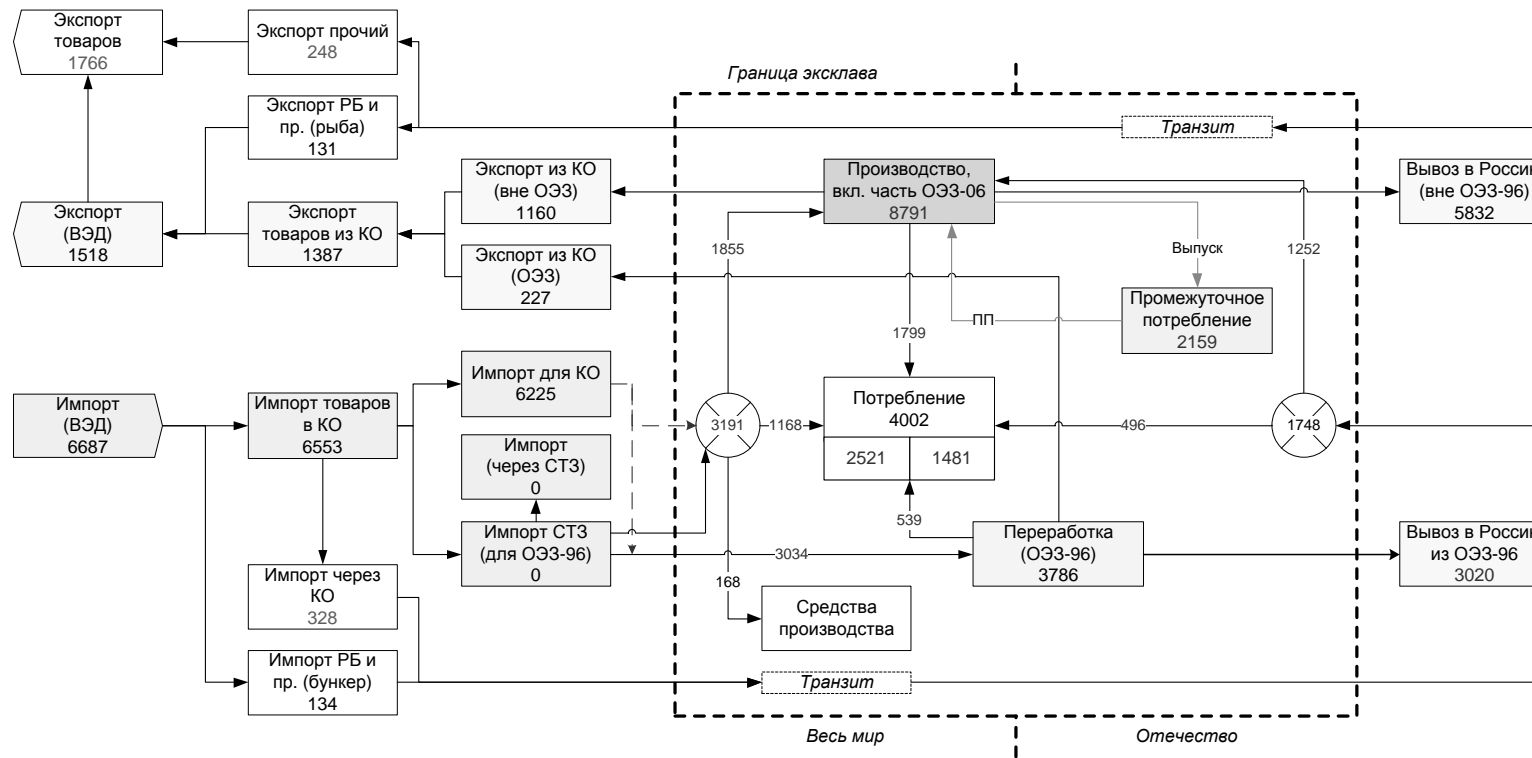


Рис. 3. Товарные потоки по сценарию «Импортозамещение», млн дол.

Примечание: РБ — Республика Беларусь, КО — Калининградская область, ПП — промежуточное потребление, ВЭД — внешнеэкономическая деятельность, СТЗ — свободная таможенная зона, ОЭЗ — особая экономическая зона.

Источник: [5; 6].

В сценарии учитываются следующие целевые индикаторы проекта государственной программы Калининградской области «Модернизация экономики»:

— увеличение валового регионального продукта на душу населения в текущих ценах в 2020 г. по сравнению с 2013 г. в 1,8 раза. В 2018 г. рост валового регионального продукта составит 139,4 %;

— рост валового регионального продукта — 112,5 % (ежегодные темпы роста — 2,5 %);

— повышение производительности труда одного занятого в экономике в текущих ценах по сравнению с 2013 г. 1,9 раза. В 2018 г. производительность труда увеличится до 817,3 тыс. руб. (2013 г. — 569,9 тыс. руб.), рост показателя составит 143,4 %;

— рост валового выпуска — 150,0 % (ежегодные темпы роста — 10 %);

— рост инвестиций в основной капитал на душу населения в текущих ценах в 2020 г. по сравнению с 2013 г. — в 1,4 раза.

Обращает на себя внимание экстенсивный характер развития экономики региона, что, по сути, является препятствием при переходе к экспортной модели региона, имеющей инновационную основу. Так, согласно целевым индикаторам проекта государственной программы, рост валового регионального продукта в 2018 г. достигается за счет увеличения производительности труда на 43,4 % при сокращении численности занятых лиц на 21,5 % и увеличении доли промежуточного потребления в валовом выпуске до 70 %. Таким образом, рост производства валовой добавленной стоимости обеспечивается за счет увеличения «прокачиваемого» сырья.

Сценарий 3: «Экспортная модель в формате локальных зон». Сохранение современной модели региональной экономики (налоговые и таможенные льготы) в формате локальных зон при постепенном росте ее инновационного уровня к 2018 г. Увеличение нормы добавленной стоимости для импортозамещающих производств сопровождается улучшением основных макроэкономических показателей за счет роста эффективности использования региональных ресурсов и его производственного потенциала.

В результате балансирования денежных потоков получены следующие основные управляющие параметры (регуляторы) долгосрочной устойчивости:

— рост валового выпуска продукции — 110,0 %;

— рост валового регионального продукта — 115,0 %;

— снижение доли промежуточного потребления в валовом выпуске с 60 % в 2011 г. до 58 % в 2018 г.;

— повышение производительности труда на 1 занятого с 483,4 тыс. руб. в 2011 г. до 522,6 тыс. руб. — 108,1 %;

— экспорт продукции из Калининградской области — 135,0 %;

— вывоз продукции из Калининградской области в Россию — 119,0 %.

По сравнению с предыдущим сценарием достигается более благоприятная ситуация в части снижения доли промежуточного потребле-

ния и доведения уровня доработки в отраслях до 42%. Это обеспечивает формирование необходимого базиса для последующего наращивания экспортного потенциала и роста вывоза продукции в регионы РФ. При этом импорт по сравнению с 2011 г. сократится на 32%, ввоз продукции из регионов РФ увеличится в 1,7 раза.

В качестве источников информации по эндогенным и экзогенным параметрам балансовой модели долгосрочной устойчивости за 2009—2011 гг. использованы сведения Территориального органа федеральной службы государственной статистики по Калининградской области, Министерства финансов России, Министерства финансов Калининградской области, Федеральной налоговой службы России, Управления федеральной налоговой службы по Калининградской области, Федерального казначейства России, Северо-Западного таможенного управления Федеральной таможенной службы России.

Внедрение балансовой модели долгосрочной устойчивости в практику государственного управления Калининградской области в составе разработанных блоков, модулей и программных комплексов предлагается по следующим направлениям:

— оценка связности и сбалансированности отдельных элементов и потоков социально-экономической системы региона в процессе мониторинга текущей ситуации в регионе. Предусматривает ввод фактически достигнутых показателей в модель и анализ их сбалансированности;

— прогнозирование социально-экономических показателей долгосрочной устойчивости региона по различным направлениям и видам управляющего воздействия. Выявление силы и уровня воздействия на основе оценки изменения параметров социально-экономической системы региона;

— разработка новых или оценка эффективности существующих механизмов и инструментов управления региональным развитием в направлении обеспечения долгосрочной устойчивости;

— оценка результатов реализации конкретных программных или проектных решений по отдельным сферам социально-экономической системы — эффективность государственного управления в решении конкретных вопросов жизнеобеспечения области (производство, занятость и безработица, социальное обеспечение и защита и т. д.).

Разработанная принципиальная балансовая модель долгосрочной устойчивости по результатам тестирования и экспериментальной проверки получила высокие оценки в части корректного представления и расчета показателей состояния отдельных элементов и процессов региональной экономической системы на заданном горизонте планирования. Это дает основание для последующего содержательного наполнения отдельных блоков в соответствии с целями государственного управления. Окончательно сформированный модельный комплекс может быть рекомендован к использованию при моделировании развития и прогнозирования целевых показателей и пропорций региональной экономической системы как в целом для Калининградской области, так и других регионов, имеющих аналогичные условия и схожую структуру территориальной социально-экономической системы.

Список литературы

1. *Агеев А., Куроедов Б., Сандаров О.* Стратегическая матрица и рейтинг регионов России // *Экономические стратегии*. 2008. № 7. С. 116—121.
2. *Бахтизин А.Р.* CGE модель «Россия: Центр — Федеральные округа». URL: <http://www.artsoc.ru/publications/index.php?ID=40> (дата обращения: 20.04.2013).
3. *Бахтизин А.Р.* Вычислимая модель «Россия: Центр — Федеральные округа» / Препринт WP/2003/151. М. : ЦЭМИ РАН, 2003.
4. *Величко А.С., Бажин А.А.* Эконометрическое моделирование и прогнозирование развития экономики Приморского края : тез. докл. II международной конференции «Современные проблемы регионального развития». Биробиджан ; Кульдур, 2008. С. 213—214.
5. *Гареев Т.Р., Жданов В.П., Федоров Г.М.* Новая экономика Калининградской области // *Вопросы экономики*. 2005. №2. С. 23—39.
6. *Гареев Т.Р., Елисеева Н.А.* Модель товарных потоков эксклавного региона: в поисках ренты «переходного периода» особой экономической зоны // *Балтийский регион*. 2014. №1(19). С. 72—87.
7. *Гимбицкий К.К., Кузнецова А.Л., Федоров Г.М.* Развитие экономики Калининградской области: новый этап реструктуризации // *Балтийский регион*. 2014. №1(19). С. 56—71.
8. *Гранберг А.Г.* Моделирование социалистической экономики. М. : Экономика, 1988.
9. *Гранберг А.Г., Зайцева Ю.С.* Валовой региональный продукт: межрегиональные сравнения и динамика : монография. М. : СОПС, 2003.
10. *Грибова Е.Н.* Среднесрочное прогнозирование экономической динамики региона при помощи линейно-гармонических трендов // *Информационная экономика и управление динамикой сложных систем : сб. науч. тр.* М. : Бизнес-Юнитек, 2004. С. 258—271.
11. *Гурман В.И., Матвеев Г.А., Трушкова Е.А.* Социо-эколого-экономическая модель региона в параллельных вычислениях // *Управление большими системами*. М. : ИПУ РАН, 2011. Вып. 32. С. 109—130.
12. *Клоцвог Ф.Н., Чернова Л.С.* Тенденции и целевой прогноз экономической динамики Российских регионов // *Проблемы прогнозирования*. 2005. № 1. С. 103—115.
13. *Когнитивные центры как информационные системы для стратегического прогнозирования / Десятов И.В. [и др.]*. URL: http://www.keldysh.ru/papers/2010/source/rep2010_50.pdf (дата обращения: 12.04.2013).
14. *Кошкаргов А.В.* Теоретические аспекты моделирования и прогнозирования экономической динамики региона на основе ограниченного массива статистических данных URL: http://astu.org/content/userimages/vestnik/file/inform_2012_1/25.pdf (дата обращения: 01.09.2013).
15. *Латышева М.А.* Эконометрическое моделирование уровня социально-экономического развития регионов Российской Федерации. URL: <http://ubs.mtas.ru/upload/library/UBS2715.pdf> (дата обращения: 12.10.2013).
16. *Петросянц В.З., Дохолян С.В., Каллаева А.С.* Эконометрическая модель прогнозирования и сценарные варианты модернизации региональной экономики // *Региональные проблемы преобразования экономики*. 2008. № 1. С. 4—17.

17. *Петухов Н. А., Горидько Н. П., Нижегородцев Р. М.* Факторы экономического роста российских регионов: моделирование, анализ, прогноз. М. : ООО «НИПКЦ Восход-А», 2012.
18. *Поспелов И. Г.* Модели экономической динамики, основанные на равновесии прогнозов экономических агентов. URL: <http://www.ccas.ru/mmest/mmest/ecodyn03.zip> (дата обращения: 13.08.2013).
19. *Проект СИРЕНА: методология и инструментарий / А. Г. Гранберг [и др.]*. Новосибирск : Наука. Сиб. отд-ние, 1991.
20. *Ринчино А. Л.* Моделирование социально-экономической системы регионов // Известия Санкт-Петербургского университета экономики и финансов. 2006. № 4(48). С. 136—140.
21. *Романенко И. В.* Эконометрическая модель инновационного развития региона (на примере Санкт-Петербурга). URL: <http://econf.rae.ru/pdf/2010/06/92977ae4d2.pdf> (дата обращения: 13.04.2013).
22. *Серебряков Г. Р., Узяков М. Н., Янтовский А. А.* Межотраслевая модель экономики Ивановской области // Проблемы прогнозирования. 2001. № 4. С. 70.
23. *Солопов В. Ю., Кошкарлов А. В.* Выбор финансово-экономической модели прогнозирования динамики региона при разработке стратегии: принципы и содержание // Каспийский регион: политика, экономика, культура. Сер. : Экономика. Астрахань, 2011. № 2. С. 191—197.
24. *Солопов В. Ю., Кошкарлов А. В.* Информационная поддержка принятия управленческих решений на региональном уровне // Прикаспийский журнал: управление и высокие технологии. 2012. № 1(17). С. 57—66.
25. *Суворов Н. В., Суворов А. В., Борисов В. Н.* Экономический рост, межотраслевые пропорции и приоритеты развития реального сектора в среднесрочной перспективе // Проблемы прогнозирования. 2002. № 4. С. 49—64.
26. *Сустицын С. А.* Проект СИРЕНА: комплекс моделей ситуационного анализа регионального развития. Новосибирск : Изд-во ИЭОПП СО РАН, 2002.
27. *Федулова Е. А., Алабина Т. А., Волобуев И. С.* Эконометрическая модель влияния инвестиций в основной капитал на устойчивый рост регионов России // Научно-технические ведомости СПбГПУ. Экономические науки. 2009. № 2 (75). Т. 1. С. 259—268.
28. *Хасаев Г. Р., Цыбатов В. А.* Опыт разработки и прогнозирования регионального сводного финансового баланса // Вопросы статистики. 2001. № 9. С. 20—25.
29. *Хасаев Г. Р., Цыбатов В. А.* Технология прогнозирования регионального развития: опыт разработки и использования // Проблемы прогнозирования. 2002. № 3. С. 64—82.
30. *Цыбатов В. А.* Моделирование экономического роста. Самара : Изд-во Самар. гос. экон. ун-та, 2006.
31. *Чупров С. В., Бондарев А. Е.* Методологические принципы разработки и проведения мониторинга регионального социально-экономического развития // Известия ИГЭА. 2013. № 1(87). С. 133—139.

Об авторах

Ксения Юрьевна Волошенко, кандидат экономических наук, директор Центра моделирования социально-экономического развития региона Инновационного парка, Балтийский федеральный университет им. И. Канта.

E-mail: KVoloshenko@kantiana.ru

Анастасия Леонидовна Кузнецова, министр экономики Калининградской области.

E-mail: a.kuznetsova@gov39.ru

THE BALANCE MODEL OF REGIONAL DEVELOPMENT MANAGEMENT
IN CERTAIN TERRITORIAL CONDITIONS:
DEVELOPMENT AND APPLICATION

K. Voloshenko^{*}, A. Kuznetsova^{**}

^{*} *Immanuel Kant Baltic Federal University
14 A. Nevski St., Kaliningrad, 236041, Russia*

^{**} *Ministry of Economy. Government of the Kaliningrad region.
1 Dmitry Donskoy St., Kaliningrad, 123600, Russia.*

Received on April 10, 2014

In this article the authors detail the methodology of regional development forecasting with the balance method. They provide with an overview and assessment of the existing models and systems, and their use for the purposes of public administration at the regional level. The article underlines the need to develop a balance approach models for specific territorial conditions. In particular, the authors identify the possibilities of studying the connections between the proportions of material and cash flows within the regional system, and reconciling the needs of a regional economy with the production and resource potentials. The long-term sustainability balance model – a simulation of event-based forecasting – has been developed for the Russian exclave. The authors provide a general description of the balance model, its elements and simulation algorithm. The results of calculations using the balance model for forecasting regional development are provided for three alternative scenarios for the Kaliningrad region for the period until 2018.

Key words: regional development, forecasting, exclave, balance model.

About the authors

Dr Ksenia Voloshenko, Director of the Centre for the Modelling of Regional Socioeconomic Development, Science Park, Immanuel Kant Baltic Federal University.
E-mail: KVoloshenko@kantiana.ru

Anastasiya Kuznetsova, Minister of Economy of the Kaliningrad region.
E-mail: a.kuznetsova@gov39.ru

УДК 331.36 (331.445)

**РОЛЬ ЗНАНИЙ В МАЛОМ
И СРЕДНЕМ БИЗНЕСЕ
ДЛЯ РОСТА ЕГО
КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТИ
И ИННОВАЦИОННОСТИ
(НА ПРИМЕРЕ
РЕГИОНА ЛАТВИИ)**

В. В. Воронов*

О. Я. Лавриненко*



* Даугавпилсский университет,
LV5401, Латвия, Даугавпилс,
ул. Парадес, 1.

Поступила в редакцию 16.06.2014 г.

doi: 10.5922/2074-9848-2014-3-2

© Воронов В. В., Лавриненко О. Я.,
2014

Необходимость повышения конкурентоспособности и инновационности малого и среднего бизнеса — одна из главных задач для экономик новых стран Европейского союза. В связи с этим авторы определяют роль знаний в росте конкурентоспособности бизнеса в региональной экономике. Рассмотрено влияние процессов управления знаниями на экономическую активность бизнеса в Латгалии — регионе Латвии. Для оценки роли знания и процессов управления знаниями используются интегрированные показатели, построенные и рассчитанные на основе метода корреляционного анализа по данным опроса 2013 г. руководителей и персонала малых и средних предприятий в Латгалии. Оценка роли знания и процессов управления знаниями на предприятиях малого и среднего бизнеса Латгальского региона, проведенная авторами в программе SPSS, показала, что знания и опыт работников имеют средний уровень развития (по пятибалльной шкале): от 2,9 до 3,6 баллов. Установленный факт свидетельствует о том, что возможности процессов управления знаниями на предприятиях малого и среднего бизнеса в регионе используется не в полной мере, следовательно, для повышения конкурентоспособности этих предприятий есть скрытые резервы. Как показали результаты исследования, предприятиям региона необходимо улучшить понимание новых знаний как важной ценности для активизации потенциала конкурентоспособности и инновационности бизнеса.

Ключевые слова: знания, управление знаниями, конкурентоспособность, бизнес, регион, Латвия



Введение. Для конкретизации предмета исследования рассмотрим несколько базовых понятий, которые часто используются как синонимы, однако имеют принципиальные различия. *Данные* — это совокупность сведений, находящихся на определенном носителе в форме, пригодной для обработки. *Информация* — это результат обработки и анализа данных при решении конкретных задач. *Знания* — это проверенная практикой преобразованная информация, которая использовалась и может использоваться в дальнейшем для принятия решений, это интеллектуальный капитал. Знания могут быть формальными — это документы, нормативы, стандарты, инструкции и неформальными — это знания и опыт работников, полученные как в результате образования, так и во время трудовой деятельности. Формальные и неформальные знания необходимы для принятия решений в процессе деятельности. Результаты решения пополняют знания — это полученный и накапливаемый опыт. Таким образом, знание — это результат интеллектуальной деятельности: «Знания — это способность превращать информацию и данные в эффективные действия» [1]. Или: «знание — это совокупность информации, понимания, осведомленности, полученных в результате опыта» [2]. Наконец, «знание — это комбинация данных и информации, к которым добавлено мнение, мастерство и опыт эксперта, что в результате дает ценный актив, который может быть использован для оказания помощи в принятии решений» [3]. Как направление менеджмента управление знаниями появилось впервые в книге П. Друкера «The Landmarks of Tomorrow» (1956), где он определил особую сферу деятельности — работу со знаниями [4, p. 248].

Термин «управление знаниями» впервые появился в 1986 г. в Швейцарии в выступлении Карла Виига (Karl M. Wiig) на сессии Международной организации труда при ООН, определившего данный вид деятельности как «систематическое формирование, обновление и применение знаний с целью максимизации эффективности предприятий» [5, с. 191]. Европейские исследователи, занимающиеся управлением знаниями, отмечают ряд проблем в данной области. Так, например, Д. Гилмор указывает на низкую отдачу от инвестиций в управление знаниями [6, p. 16—20]. Д. Кохен заостряет внимание на трудностях, возникающих при оценке деятельности, связанной с работой со знаниями [7, p. 28]. Сложившееся положение во многом вызвано недостаточным вниманием ученых к фундаментальным теоретическим аспектам управления знаниями. По мнению многих ученых, знания являются основой богатства и процветания [8—10], а также ключевым фактором успеха предприятий (организаций) в долгосрочной перспективе [11; 12]. Таким образом, используя знания эффективно, можно получить конкурентное преимущество, что обеспечит устойчивое развитие организации [13; 14]. Поэтому роль знаний и управление ими имеет важное значение в повышении конкурентоспособности бизнеса, особенно малого и среднего, где велика доля неопределенности и нестандартности при принятии реше-

ний. Нами ставится прикладная исследовательская задача определить значение различных факторов для роста конкурентоспособности бизнеса в процессе управления знаниями на примере малых и средних предприятий Латгальского региона Латвии.

Обзор подходов к исследованию управления знаниями. В последнее время интерес к управлению знаниями значительно возрос. Управление знаниями воплощает в себе организационные процессы, синергетически сочетающие в себе информацию и информационные технологии, а также творческую и инновационную деятельность персонала [15]. Мы разделяем мнение исследователей, которые стоят на позициях процессно-ориентированного подхода к управлению знаниями: управление знаниями — это систематическое управление всеми видами деятельности (процессами), отраженными в получении и развитии, кодировании и хранении, передаче и обмене, а также использовании знаний для получения конкурентных преимуществ организации. Эффективность управления знаниями зависит от того, как организовано получение и передача новых знаний в организации [16; 17].

Поэтому одна из наиболее важных целей управления знаниями — их объединение и доступность, так как нередко структурные подразделения в одной организации тратят ресурсы на сбор аналогичной информации и дублирование действий из-за плохо организованного процесса обмена и передачи знаний [18].

Отдельные исследователи установили, что предприятиям выгодно организовывать хорошо функционирующий процесс передачи и обмена знаниями между своими подразделениями в формальной и в неформальной формах [19].

Другие считают, что единственное устойчивое конкурентное преимущество для предприятия зависит от успешного создания новых знаний [20].

Существует разные способы его создания в бизнесе: благодаря деятельности аналитических и экспертных групп в подразделениях предприятия или обобщению практического результата выполненных в них заданий и проектов. На персональном или групповом управленческом уровне предприятий новые знания чаще всего являются результатом обучения, повышения квалификации, целенаправленного усвоения новой информации. Другой источник новых знаний — прием на работу персонала, уже имеющего высокий уровень знаний и опыт работы на других предприятиях. В качестве еще одного источника новых знаний может стать покупка другого предприятия вместе с его специалистами, знаниями, технологиями и опытом. Однако создание нового знания не систематический процесс, который всегда можно четко планировать и контролировать [21].

Хранение и обработка знаний на предприятиях необходимы для формирования и наращивания активов знаний: знания должны быть хорошо организованы и легко доступны для поиска и использования в



бизнесе. *Передача* (распространение) знаний происходит разными способами. Они могут распространяться посредством документирования, путем пополнения баз данных и баз знаний. Большая часть новых знаний передается вербально: от человека к человеку через общение, сотрудничество, семинары и прочее. Здесь особенно важным становится создание благоприятной обстановки для обмена идеями и опытом. Существенным в распространении знаний является спрос на них, продиктованный потребностями инновационного развития бизнес-процессов предприятия, интересов профессионального роста и развития личности работника. Однако множество знаний остаются неиспользованными либо не используются повторно. *Использование* (реализация) знаний – это завершающая стадия процесса управления знаниями. Их применение зависит прежде всего от того, насколько работники предприятия способны и желают это делать. Здесь недостаточно полагаться на профессиональный интерес или добросовестность сотрудников. Предприятие должно стимулировать применение новых знаний разными формами: явного признания и материального поощрения, продвижения по службе работников и другое.

Хотя важность обмена знаниями широко признана теоретиками и практиками бизнеса, процесс их передачи от одного человека к другому по-прежнему остается значимой проблемой для большинства предприятий, организаций [22—25]. Передача знаний — сложный процесс, потому что они находятся в сознании работников предприятия [26] и нередко хранятся в нем в плохо структурированном виде, а их передача зависит от уровня коммуникации и доверия между работниками [27]. Критерием эффективности имеющегося массива знания как актива предприятия является возможность его работника своевременно получить требуемое знание, поэтому знания имеют смысл, когда они кодированы, классифицированы и представлены в удобном формате для хранения. В таком случае знания позитивно могут быть использованы для нужд работников, в нужное время для определенных целей. Хранение и кодирование знаний важно не только для их эффективного применения, но и при необходимости для повторного использования таким образом, чтобы они стали принадлежать предприятию, а не работникам [28].

Наконец, процесс использования и получения выгоды от знаний, связан с успешностью хранения знаний, приобретенных в предыдущих процессах для дальнейшего использования для увеличения добавленной стоимости [29; 30]. Наиболее сложной функцией кодификации является систематизация и хранение знаний без потери их содержательных и уникальных свойств, что делает знания ценными [31]. Труднее всего кодировать неявные знания, так как они субъективно и ситуационно связаны с опытом носителя знаний [32]. Поэтому процессы, связанные с их преобразованием (инновационных идей) в товары и услуги с более высокой добавленной стоимостью, требуют более систематического, дисциплинированного подхода [33]. Управление знаниями менее выгодно, если созданные знания не могут применяться для увеличения

конкурентоспособности и инновационности предприятия. Таким образом, управление знаниями — это непрерывный процесс, направленный на создание, хранение и обработку (накопление), использование (применение) знаний на предприятии для создания конкурентоспособных и инновационных товаров и услуг с более высокой добавленной стоимостью.

Методы исследования. Для достижения цели исследования — оценки процессов управления формальными и неформальными знаниями и степени их влияния на объективные и субъективные показатели конкурентоспособности предприятий малого и среднего бизнеса в Латгальском регионе Латвии, управление знаниями было операционализировано по следующим процессам: $F1$ — «знания и стратегия»; $F2$ — «получение знаний»; $F3$ — «производство знаний»; $F4$ — «обмен знаниями»; $F5$ — «хранение и документирование знаний»; $F6$ — «использование знаний»; $F7$ — «результат управления знаниями». Для оценки процессов управления знаниями каждому процессу соответствует определенный круг утверждений, которые оцениваются респондентами по шкале Лайкерта. Для построения интегрированных индикаторов процессов $F1, F2, \dots, F7$ применяется усредненное значение оценок утверждений по каждому из процессов. Для вычисления обобщенной оценки процессов управления знаниями (обобщенного интегрального индикатора управления знаниями) F вычисляется среднее арифметическое оценок процессов $F1, F2, \dots, F7$:

$$F = \frac{1}{7} \sum (F1 + F2 + F3 + F4 + F5 + F6 + F7),$$

где F — конечный обобщенный индикатор управления знаниями, а $F1, F2$ и так далее — обобщенные индикаторы по процессам управления знаниями.

Таким образом, и процессы управления знаниями, и конечный обобщенный индикатор управления знаниями — скалярные величины.

Конкурентоспособность предприятия является общей мерой интереса и доверия к товарам и услугам предприятия на различных рынках: фондовом, финансовом, трудовом и других. В числе определяющих факторов этой меры выступают следующие: стоимость предприятия, техническая оснащенность рабочих мест, реализуемая концепция управления, управленческие технологии, организационная система, человеческий капитал, стратегический маркетинг, техническая, инвестиционная и инновационная политики.

Операционализацию показателей конкурентоспособности предприятия можно разбить на две группы. К первой группе относятся показатели, которые объективно характеризуют конкурентоспособность предприятия: изменение доходов предприятия за последние 3 года, изменение рентабельности за последние 3 года, изменение объема проданной продукции или услуг за последние 3 года, изменение доли экспортируемой продукции за последние 3 года, изменение доли рынка за послед-

ние 3 года. Ко второй группе относятся показатели, которые субъективно характеризуют конкурентоспособность предприятия: деятельность успешнее, чем у конкурентов; большая доля рынка, более быстрые темпы роста прибыли, больше инноваций, ниже себестоимость продукции, чем у конкурентов.

Методом изучения процессов управления знаниями на малых и средних предприятиях региона был избран квотный опрос руководителей и специалистов предприятий, наиболее отвечающих целям и задачам нашего исследования. Опрос проводился в июне 2013 г. в Латгальском регионе Латвии. Регион включает в себя Балвский, Даугавпилсский, Краславский, Лудзенский, Прейльский, Резекненский районы и два города республиканского значения — Даугавпилс и Резекне. Площадь региона — 14,5 тысяч квадратных километров. Плотность населения — 14 человек на квадратный километр. В Латгалии проживает 292,6 тысяч человек.

В опросе, проведенном Институтом социальных исследований Даугавпилсского университета, приняли участие 104 предприятия региона, относящиеся по основным критериям (товарооборот, количество занятых, стоимость основного капитала) к малому и среднему бизнесу. Опрос проводился по стратифицированной выборке. Основными стратифицирующими параметрами стали отраслевая принадлежность (производство, торговля, сфера услуг и др.) и географическая локализация (территория региона). Параметры опроса в относительных показателях отличаются от региональных параметров генеральной совокупности суммарно менее чем на 3%. Максимальная ошибка выборки менее 3%, с 95%-ной доверительной вероятностью. Предприятия представили в качестве респондентов 35% руководителей предприятий, 19% руководителей среднего звена (подразделений предприятий), 8% руководителей первичного звена (рабочих мест предприятий), 35% специалистов, 3% других работников. Средний стаж работы на предприятии опрошенных 3,1 года, средняя продолжительность деятельности предприятий на рынке 3,5 года. Большинство опрошенных предприятий (65%) по правовой принадлежности — общества с ограниченной ответственностью. Остальные предприятия — индивидуальные коммерсанты (30%) и общества с полной ответственностью (5%). У 73% опрошенных предприятий суммарный баланс не превышал 2 млн евро, у 12% — 10 млн евро, у 15% — 43 млн евро. Доля собственного капитала у предприятий малого и среднего бизнеса в Латгальском регионе Латвии составляла в среднем 82%. На трех-четырех работников предприятия в среднем приходился один персональный компьютер.

Основные результаты исследования процессов управления знаниями на малых и средних предприятиях региона. В результате проведенного исследования оценены рассмотренные выше значения процессов управления знаниями по шкале от 1 (низкое значение) до 5 (высокое значение) (табл. 1).

Таблица 1

**Значения интегральных индикаторов по процессам управления знаниями
в малом и среднем бизнесе в Латгальском регионе Латвии**

Индикатор	Значение индикатора	Уровень
F1 — Знания и стратегия	3,1	Средний
F2 — Получение знаний	3,3	«
F3 — Производство знаний	3,1	«
F4 — Обмен знаниями	3,0	«
F5 — Хранение и документирование знаний	3,2	«
F6 — Использование знаний	3,6	Выше среднего
F7 — Результат управления знаниями	2,9	Средний
F — Обобщенный интегральный индикатор процессов управления знаниями	3,1	«

Источник: расчеты по результатам опроса по исследовательскому проекту в программе SPSS.

Установлено, что наибольшее развитие на предприятиях малого и среднего бизнеса Латгалии имеют следующие процессы управления знаниями: «использование знаний», «получение знаний», а наименьшее — «результат управления знаниями» и «обмен знаниями». Для проверки гипотезы о влиянии процессов управления знаниями на конкурентоспособность предприятия в интерпретации данных использован метод корреляционного анализа. Между объективными показателями конкурентоспособности предприятий и обобщенным интегральным показателем управления знаниями на опрошенных предприятиях установлена положительная линейная зависимость. Наибольшее влияние управления знаниями на респондентов опрошенных предприятий оказывает показатель «изменение доходов за последние 3 года» ($r(\text{Spirmen})=0,480$, $p\text{-значение}=0,00$) и показатель, характеризующий «долю рынка предприятия за последние 3 года» ($r(\text{Spirmen})=0,470$, $p\text{-значение}=0,00$). Более слабое влияние управления знаниями на респондентов опрошенных предприятий оказывают три показателя, которые характеризуют: «изменение рентабельности за последние 3 года» ($r(\text{Spirmen})=0,380$, $p\text{-значение}=0,00$), «изменение доли экспортируемой продукции за последние 3 года» ($r(\text{Spirmen})=0,354$, $p\text{-значение}=0,00$) и «изменение объема проданной продукции или услуг за последние 3 года» ($r(\text{Spirmen})=0,337$, $p\text{-значение}=0,00$) (табл. 2).

Между субъективными показателями конкурентоспособности малых и средних предприятий региона и обобщенным интегральным показателем управления знаниями на этих предприятиях установлена более сильная положительная линейная зависимость.

Результаты корреляционного анализа между объективными и субъективными показателями конкурентоспособности предприятий и обобщенным интегральным показателем управления знаниями

Объективные (прямые) показатели конкурентоспособности предприятий	F (обобщенный интегральный показатель управления знаниями на предприятиях)	Субъективные (косвенные) показатели конкурентоспособности предприятий	F (обобщенный интегральный показатель управления знаниями на предприятиях)
	Коэффициент Спирмена		Коэффициент Спирмена
Изменение доходов предприятия за последние 3 года	0,480 (уровень значимости 0,00)	Деятельность нашего предприятия успешнее, чем у конкурентов	0,378 (уровень значимости 0,00)
Изменение рентабельности за последние 3 года	0,380 (уровень значимости 0,00)	У нашего предприятия большая доля рынка, чем у конкурентов	0,476 (уровень значимости 0,00)
Изменение объема проданной продукции или услуг за последние 3 года	0,337 (уровень значимости 0,00)	У нашего предприятия более быстрые темпы роста прибыли	0,592 (уровень значимости 0,00)
Изменение доли экспортируемой продукции за последние 3 года	0,354 (уровень значимости 0,00)	У нашего предприятия больше инноваций, нежели у конкурентов	0,565 (уровень значимости 0,00)
Изменение доли рынка за последние 3 года	0,470 (уровень значимости 0,00)	У нашего предприятия ниже себестоимость продукции, чем у конкурентов	0

Источник: расчеты по результатам опроса по исследовательскому проекту в программе SPSS.

Наибольшее влияние управления знаниями на респондентов исследуемых предприятий отмечено по показателям, которые косвенно характеризуют конкурентоспособность предприятия: «темпы роста прибыли по сравнению с другими предприятиями» ($r(\text{Spirmen})=0,592$, $p\text{-значение}=0,00$) и «степень инновационности предприятия по сравнению с другими конкурентами» ($r(\text{Spirmen})=0,565$, $p\text{-значение}=0,00$). Несколько ниже влияние управления знаниями на респондентов анализируемых предприятий отмечено по другим показателям, которые также косвенно характеризуют конкурентоспособность предприятия: «доля рынка предприятия по сравнению с конкурентами» ($r(\text{Spirmen})=0,476$, $p\text{-значение}=0,00$) и «оценка деятельности предприятия по сравнению с другими конкурентами» ($r(\text{Spirmen})=0,378$, $p\text{-значение}=0,00$). При этом линейной связи между обобщенным интегральным показателем управления знаниями на опрошенных предприятиях региона и таким показателем, который косвенно характеризует конкурентоспособность предприятия, как оценка себестоимости продукции по сравнению с другими конкурентами, не установлена (табл. 2).

В результате использования метода корреляционного анализа для оценки показателей конкурентоспособности предприятий и интегрированных индикаторов по процессам управления знаниями установлено, что существует тесная связь между показателями, характеризующими развитие малых и средних предприятий, и процессами управления знаниями в малом и среднем бизнесе для роста его конкурентоспособности и инновационности.

Во-первых, рост доходов предприятий за последние 3 года коррелирует с факторами F1 — «знания и стратегия» ($r=0,586$, $p\text{-значение}=0,000$), F3 — «производство знаний» ($r(\text{Spirmen})=0,639$, $p\text{-значение}=0,000$), F5 — «хранение и документирование знаний» ($r(\text{Spirmen})=0,444$, $p\text{-значение}=0,000$), F6 — «использование знаний» ($r(\text{Spirmen})=0,307$, $p\text{-значение}=0,000$), F7 — «результат управления знаниями» ($r(\text{Spirmen})=0,629$, $p\text{-значение}=0,000$).

Во-вторых, увеличение рентабельности предприятий за последние 3 года коррелирует с факторами F1 ($r(\text{Spirmen})=0,354$, $p\text{-значение}=0,000$), F3 ($r(\text{Spirmen})=0,572$, $p\text{-значение}=0,000$), F5 ($r(\text{Spirmen})=0,229$, $p\text{-значение}=0,020$), F7 ($r(\text{Spirmen})=0,551$, $p\text{-значение}=0,000$).

В-третьих, рост объема продукции (товаров и услуг) за последние 3 года коррелирует с факторами F1 ($r(\text{Spirmen})=0,392$, $p\text{-значение}=0,000$), F3 ($r(\text{Spirmen})=0,536$, $p\text{-значение}=0,000$), F4 — «обмен знаниями» ($r(\text{Spirmen})=0,214$, $p\text{-значение}=0,030$), F5 ($r(\text{Spirmen})=0,252$, $p\text{-значение}=0,010$), F6 ($r(\text{Spirmen})=0,335$, $p\text{-значение}=0,000$), F7 ($r(\text{Spirmen})=0,465$, $p\text{-значение}=0,000$).

В-четвертых, увеличение доли экспортируемых товаров и услуг за последние 3 года коррелирует с факторами F1 ($r(\text{Spirmen})=0,354$, $p\text{-значение}=0,000$), F3 ($r(\text{Spirmen})=0,442$, $p\text{-значение}=0,000$), F5 ($r(\text{Spirmen})=0,298$, $p\text{-значение}=0,010$), F6 ($r(\text{Spirmen})=0,300$, $p\text{-значение}=0,000$), F7 ($r(\text{Spirmen})=0,508$, $p\text{-значение}=0,000$).



В-пятых, рост доли рынка за последние 3 года коррелирует с факторами F1 ($r(\text{Spirmen})=0,527$, $p\text{-значение}=0,000$), F2 — «получение знаний» ($r(\text{Spirmen})=0,195$, $p\text{-значение}=0,049$), F3 ($r(\text{Spirmen})=0,601$, $p\text{-значение}=0,000$), F4 ($r(\text{Spirmen})=0,283$, $p\text{-значение}=0,004$), F5 ($r(\text{Spirmen})=0,310$, $p\text{-значение}=0,001$), F6 ($r(\text{Spirmen})=0,296$, $p\text{-значение}=0,003$), F7 ($r(\text{Spirmen})=0,536$, $p\text{-значение}=0,000$).

Дискуссия по результатам исследования. Полученные результаты исследования по управлению знаниями на малых и средних предприятиях региона хорошо согласуются с другими авторитетными исследованиями влияния процессов управления знаниями на предприятия на эффективность их деятельности. Так, многие ученые считают важными процессы получения, хранения и обработки, передачи и использования знаний на предприятии и рассматривают их как конкурентное преимущество предприятия [34—37]. Другие [38] установили, что единственное устойчивое конкурентное преимущество для предприятия — это создание новых знаний, однако, по нашему мнению, в этом случае будут явно недооценены иные факторы деятельности бизнеса. Процесс применения и получения выгоды от знаний, связанный с эксплуатацией ранее произведенных знаний, связан с успешностью хранения знаний, приобретенных в предыдущих процессах с целью дальнейшего использования для увеличения добавленной стоимости [39; 40], что подтверждается и проведенным исследованием. В нем вполне достоверно установлена степень влияния вышеописанных процессов на показатели конкурентоспособности и инновационности предприятия на примере предприятий малого и среднего бизнеса Латгальского региона Латвии в 2013 г. Установлено, что более значимо на рост доходов предприятия за последние три года влияет успешное создание новых знаний, а также знание стратегии предприятия. На увеличение рентабельности, объемов продаж за последние три года наиболее заметно влияет процесс создания новых знаний. На рост доли рынка за последние три года наиболее сильно влияют как создание новых знаний, знание работниками стратегии предприятия, так и результат управления знаниями на предприятии в целом.

Выводы.

1. Проведенная авторами оценка процессов управления знаниями на предприятиях малого и среднего бизнеса Латгальского региона показала, что знания и опыт работников имеют средний уровень развития (по пятибалльной шкале): от 2,9 до 3,6 баллов. Установленный факт свидетельствует о том, что возможности процессов управления знаниями на предприятиях малого и среднего бизнеса в регионе используется не в полной мере, следовательно, для повышения конкурентоспособности этих предприятий есть скрытые резервы. Как показали результаты исследования, предприятиям региона необходимо улучшить понимание новых знаний как важной ценности для активизации потенциала конкурентоспособности и инновационности бизнеса.

2. Хуже всего на предприятиях региона развиты процессы, результирующие управление знаниями (2,9 балла) и обмена знаниями (3,0 балла). Лучше развиты процессы использования (3,6 балла) и получения знаний (3,3 балла).

3. Доказано, что одним из значимых факторов, влияющим на конкурентоспособность и инновационность предприятий, является управление знаниями. В проведенном исследовании установлена положительная линейная связь между обобщенным интегральным показателем управления знаниями и объективными / субъективными показателями конкурентоспособности предприятия (изменение доходов за последние 3 года, изменение рентабельности за последние 3 года, изменение объема проданных товаров и услуг за последние 3 года, изменение доли экспортируемой продукции за последние 3 года, изменение доли рынка за последние 3 года, деятельность предприятия успешнее по сравнению с конкурентами, большая доля рынка по сравнению с конкурентами, более быстрые темпы роста прибыли по сравнению с конкурентами, больше инноваций по сравнению с конкурентами).

4. Преобладание более значимой положительной линейной зависимости между субъективными показателями, характеризующими конкурентоспособность предприятий, и обобщенным интегральным показателем управления знаниями, чем между объективными показателями, также характеризующими конкурентоспособность предприятий, и обобщенным интегральным показателем управления знаниями, показывает, тот факт, что руководители и работники предприятий несколько переоценивают позиции своего предприятия в конкурентоспособности по сравнению с другими аналогичными предприятиями. Однако данный факт носит скорее позитивный характер, потому, что отражает положительное отношение персонала к своему предприятию.

5. Проведенное исследование установило, что наиболее заметное влияние на все показатели конкурентоспособности предприятия имеют процессы создания новых знаний, затем следуют процессы знания стратегии предприятия персоналом и общие результаты процесса управления знаниями на предприятии.

Список литературы

1. *Applehans W., Globe A., Laugero G.* Managing knowledge: a practical web-based approach. Addison Wesley Professional, 1999.
2. *Oxford Advanced Learners Dictionary of Current English.* 1982.
3. *Despres C., Chauvel D.* Knowledge management(s) // *Journal of Knowledge Management.* 1999. Vol. 3, №2.
4. *Drucker P.* Post-Capitalist Society. Butterworth-Heinemann, Oxford, 1993; *Rooney D., Hearn G., Ninan A.* Handbook on the Knowledge Economy. Edward Elgar Publishing inc. 2005.
5. *Сухарев М. В.* Эволюционное управление социально-экономическими системами. Петрозаводск : КарНЦ РАН, 2008.
6. *Gilmour D.* How to Fix Knowledge Management. Harvard Business review. October, 2003.



7. *Cohen D.* What's your return on knowledge? // Harvard Business review. December, 2006.
8. *Drucker P.* Post-Capitalist Society. Butterworth-Heinemann, Oxford, 1993.
9. *Hope J. and Hope T.* Competing in the Third Wave. Harvard Business School, Boston, 1997.
10. *Bozbura T.* Knowledge Management Practices in Turkish SME's // Journal of Enterprise Information Management. 2007. Vol. 20, №2.
11. *Stewart T.* The Wealth of Knowledge: Intellectual Capital and the Twenty-First Century Organization. Doubleday, Random House Inc., U. S. A. 2001.
12. *Tatand L. W. and Stewart H.* Knowledge Management in the Malaysian Aerospace Industry // Journal of Knowledge Management. 2007. Vol. 11, №1.
13. *Nonaka I.* The Knowledge Creating Company. Harvard Business Review on Knowledge Management, 1998.
14. *Storey J. and Barnett E.* Knowledge management initiatives: learning from failure // Journal of Knowledge Management. 2000. Vol. 4, №2.
15. *Malhotra Y.* Knowledge Management for E-Business Performance: Advancing Information Strategy to Internet Time. Information Strategy // The Executive's Journal. 2000.
16. *Hicks R., Dattero R., Galup S.* A Metaphor for Knowledge Management: Explicit Islands in a Tacit Sea // Journal of Knowledge Management. 2007. Vol. 11, №1.
17. *Sveiby K.E., Simons R.* Collaborative Climate and Effectiveness of Knowledge Work- An Empirical Study // Ibid. 2002. Vol. 6, №5.
18. *Robertson S.* A Tale of Knowledge-Sharing Systems // Ibid. Vol. 6, №3.
19. *Riege A.* Actions to Overcome Knowledge Transfer Barriers in MNCs // Ibid. 2007. Vol. 11, №1.
20. *Bevern V.J.* A Model of Knowledge Acquisition That Refocuses Knowledge Management // Ibid. 2002. Vol. 6, №1.
21. *Bhatt G.* Organizing knowledge in the knowledge development cycle // Ibid. 2000. Vol. 4, №1.
22. *Szulanski G.* Exploring Internal Stickiness: Impediments to the Transfer of Best Practice Within the Firm // Strategic Management Journal 17 (Special Issue Winter). 1996.
23. *Hurt M., Hurt S.* Transfer of managerial practices by French food retailers to operations in Poland // The Academy of Management Executive. 2000. Vol. 19, №2.
24. *Wang S., Noe R.A.* Knowledge sharing: A review & directions for future research // Human Resource Management Review. 2010. Vol. 20, №2.
25. *Teece D.J.* Strategies for managing knowledge assets: the role of firms structure and industrial context: 125—144 // TeeceDJ (eds). Managing Industrial Knowledge. Sage Publications: London, 2001.
26. *Argote L., Ingram P.* Knowledge transfer: a basis for competitive advantage in firms. Organizational Behaviour and Human Decision Processes 82 (1), 2000.
27. *Skyrme D.* Knowledge Networking, Butterworth-Heinemann, Oxford, 1999.
28. *Nemati H.* Global Knowledge Management: Exploring a Framework for Research // Journal of Global Information Technology Management. 2002. Vol. 5, Is. 3.
29. *Davenport T.H., Prusak L.* Working Knowledge: How Organizations Manage What They Know. Harvard Business School Press : Boston, MA, 2000.
30. *Despres C., Chauvel D.* Knowledge management(s) // Journal of Knowledge Management. 1999. Vol. 3, №2.
31. *Davenport T., Prusak L.* Working Knowledge. Harvard Business School, Boston, 1998.

32. *Chua A.* Taxonomy of Organizational Knowledge // Singapore Management Review. 2002. Vol. 24, Is. 2.
33. *Skyrme D.* Knowledge Networking, Butterworth-Heinemann, Oxford, 1999.
34. *Hicks R., Dattero R., Galup S.* A Metaphor for Knowledge Management: Explicit Islands in a Tacit Sea // Journal of Knowledge Management. 2007. Vol. 11, № 1.
35. *Sveiby K.E., Simons R.* Collaborative Climate and Effectiveness of Knowledge Work- An Empirical Study // Ibid. 2002. Vol. 6, № 5.
36. *Robertson S.* A Tale of Knowledge-Sharing Systems // Ibid. Vol. 6, № 3.
37. *Riege A.* Actions to Overcome Knowledge Transfer Barriers in MNCs // Ibid. 2007. Vol. 11, № 1.
38. *Beveren V.J.* A Model of Knowledge Acquisition That Refocuses Knowledge Management // Ibid. 2002. Vol. 6, № 1.
39. *Davenport T.H., Prusak L.* Working Knowledge: How Organizations Manage What They Know. Harvard Business School Press : Boston, MA, 2000.
40. *Despres C., Chauvel D.* Knowledge management(s) // Journal of Knowledge Management. 1999. Vol. 3, № 2.

Об авторах

Виктор Васильевич Воронов, доктор социологических наук, ведущий исследователь Института социальных исследований Даугавпилсского университета, эксперт по социологии и экономике Совета по науке Латвийской академии наук.

E-mail: viktor.voronov@du.lv

Ольга Яновна Лавриненко, доктор экономики (PhD), ведущий исследователь Института социальных исследований Даугавпилсского университета, эксперт по экономике Совета по науке Латвийской академии наук.

E-mail: olga.lavrinenko@du.lv



KNOWLEDGE MANAGEMENT AND THE INCREASE OF SME COMPETITIVENESS: A CASE STUDY

V. Voronov*, O. Lavrinenko*

* *Daugavpils University*
1, Parades, Daugavpils, LV-5401, Latvia

Received on June 16, 2014

The need to enhance the competitiveness and innovation capacity of small and medium enterprises is one of the key objectives of emerging EU economies. In this regard, the authors define the role of knowledge in enhancing business competitiveness in a regional economy. The effect of knowledge management processes on the



economic activity of businesses in the Latvian region of Latgale is considered. To assess the role of knowledge and knowledge management processes, the authors apply integrated metrics calculated with the help of correlation analysis based on a 2013 survey of managers and staff of SMEs in Latgale. An assessment of the role of knowledge and knowledge management processes in SMEs of Latgale region using the SPSS programme shows that the knowledge and experience of employees have is at an average level of development — from 2.9 to 3.6 on a 5 point scale. It suggests the possibility of that the processes of knowledge management are not used to their full capacity at the regional small and medium-sized businesses; therefore, there is untapped potential for enhancing the competitiveness of these enterprises. The study emphasises the need for regional businesses to interpret new knowledge as a key value for developing the competitive and innovative potential.

Key words: knowledge, management knowledge, business, region, competitiveness, Latvia.

About the authors

Dr. hab. Victor Voronov, Leading Researcher, Institute of Social Studies, Daugavpils University, Latvia; Expert in Sociology and Economics, Science Council of the Latvian Academy of Sciences.

E-mail: viktor.voronov@du.lv

Dr Olga Lavrinenko, Leading Researcher, Institute of Social Studies, Daugavpils University, Latvia; Expert in Economics, Science Council of the Latvian Academy of Sciences.

E-mail: olga.lavrinenko@du.lv

**ОСОБЕННОСТИ
ТРАНСФОРМАЦИИ
СЕТЕВЫХ ОБЪЕДИНЕНИЙ
В ЭКОНОМИКЕ**

О. Н. Болычев*
А. С. Михайлов*



В условиях всевозрастающей рыночной конкуренции значимость сетевых взаимодействий в экономике играет особую роль. Сетевая форма предпринимательства все чаще рассматривается в качестве эффективной организационной структуры по созданию рыночной ценности, заложенной в инновационных бизнес-решениях. Авторами изучены особенности сети как экономической категории. Выделены общие черты в подходах отечественных и зарубежных ученых к определению сетевых взаимодействий, построенных по сетевому принципу. Рассмотрены некоторые из видов сетевых объединений, получивших распространение в экономике. Проанализирован процесс трансформации сети в двух направлениях: из внутрифирменной в межфирменную сеть; из межфирменной в межорганизационную сеть. Указаны возможные формы образования сетевых объединений в зависимости от степени жесткости связей и типа интеграции. Выявлены движущие факторы и причины, способствующие и обуславливающие протекание процесса перехода от иерархической модели построения организационной структуры компании к сетевой. Рассмотрены основные преимущества создания межфирменной сети. Отмечены характерные особенности межорганизационных сетей в сравнении с межфирменными. Обобщены причины и выгоды от участия компании в межорганизационных сетях, а также определены основные барьеры к формированию межорганизационных сетей.

Ключевые слова: сеть, межфирменная сеть, межорганизационная сеть, трансформация сети

Высокое значение сетевой формы организации сотрудничества отмечалось в научной литературе еще в 60-х гг. XX в. в рамках развития

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

Поступила в редакцию 20.02.2014 г.

doi: 10.5922/2074-9848-2014-3-3

© Болычев О.Н., Михайлов А.С., 2014

холоархического подхода, предложенного А. Костлером [38]. В конце 80-х гг. XX в. становятся популярными исследования, посвященные конкурентоспособности фирм, участвующих в сетевых объединениях. Широкая трактовка понятия «сеть» способствовала формированию ряда научных направлений на стыке социологии, экономической географии и экономики. Сетевые исследования получили развитие в экономике промышленности, организационной экономике, промышленном маркетинге, организационной социологии, теории игр, теории ресурсной зависимости, популяционной экологии, институциональной теории и т. д. Сложность причинно-следственных связей при сетевом сотрудничестве обусловила многообразие выделяемых учеными форм сетевых объединений. Несмотря на междисциплинарный охват и прикладной характер исследований, вопросы трансформации сетей в экономике остаются слабоизученными, в том числе недостаточно исследован механизм перехода внутрифирменной сети в межфирменную и межорганизационную.

Организационная структура фирмы по принципу иерархии, доминировавшая в индустриальную эпоху, больше не отвечает современным требованиям рынка. Сокращение жизненного цикла товаров, ускорение темпов глобализации и постоянно меняющаяся рыночная конъюнктура требуют от хозяйствующих субъектов оперативного реагирования и развития адаптивной способности. Современная экономика, базирующаяся на ценности знания как стратегического ресурса, порождает «нестественные» с точки зрения классической экономики сетевые объединения фирм с некоммерческими организациями и прочими акторами, принадлежащими к различным экономическим отраслям и сферам общественной деятельности. Основные преимущества таких организационных структур отмечены в работах [14; 50; 52] и определяются гибкостью в сочетании разных компонентов и использовании новых возможностей по сравнению с вертикальной иерархией.

Цель данной статьи — выявить направления и особенности трансформации различных видов сетей. Для достижения данной цели предполагается решить следующие задачи: 1) уточнить понятие сети в экономике и рассмотреть различные виды сетей; 2) выявить возможные направления трансформации одного типа сети в другой; 3) определить причины и особенности данных трансформаций.

Понятие сети в экономике

Полизначность толкования экономической категории «сеть», порожденная сложностью и неоднозначностью объекта изучения, ставит перед исследователями сетевого феномена важную методологическую задачу по уточнению подхода к трактовке данного понятия в рамках проводимой ими исследовательской работы. Ряд зарубежных авторов считают основоположником идеи сетевых взаимодействий в экономике Анри Файоля [22], который предлагал рассматривать отдельного работника в качестве клетки общей нервной системы. Дальнейшее разви-

тие сетевая концепция получила в трудах А. Костлера, исследовавшего особенности построения внутрифирменной сети [38]. Неоспоримый научный вклад в изучение сетевых структур внес М. Грановеттер [22]. Ученый рассматривал вопросы «встраивания» экономических процессов в социальную структуру, утверждая, что новая институциональная экономика О. Уильямсона должна быть усовершенствована путем учета факторов долгосрочных сетевых взаимодействий, влияющих на степень рациональности в принятии решений. Интерес к сетевому сотрудничеству в экономике способствовал появлению к началу 90-х гг. XX в. значительного количества работ, посвященных сетям [6; 16; 32; 36; 37]. Обобщение их основных положений позволяет получить представление об особенностях сетевых взаимодействий, выражающихся в стремлении акторов к кооперации; наличии системных связей между отдельными участниками сети; социальном и диадическом характере бизнес-отношений между акторами; о широком их разнообразии; наличии определенной объединяющей структуры; сочетании вертикальных и горизонтальных связей; географической и организационной распространенности; неиерархическом характере связей, то есть связи основаны на взаимозависимости, общих ценностях и нормах.

В 1979 г. Л. Фриман предложил характеризовать структуру сети на основе трех параметров: степень (определяется числом связей, входящих на узел), близость (отражает время последовательного распространения информации от одного узла до прочих) и промежуточность (определяют контроль над коммуникациями других участников сети), описывающих организационные сетевые взаимодействия акторов [19]. Данный подход к определению сети через набор критериев получил развитие в исследованиях более поздних авторов. Например, [37] для описания сети использовали четыре измерения: плотность, сплоченность, множественность и централизованность. Г. Джеффри предлагал определять сеть через изучение ее структуры управления, особенностей отношений производства и потребления, территориальной конфигурации, социального и институционального контекста функционирования [20]. Китайские авторы акцентируют внимание на интенсивности, плотности, отсутствии избыточности, промежуточности, взаимности и кратности сетевых связей [59].

Р. Майлз и Ч. Сноу [40] выступают основоположниками подхода, рассматривающего сетевую структуру в качестве организационной формы или «стратегического организационного решения». На основе проведенных эмпирических исследований авторы пришли к заключению, что сетевая структура организации — результат ответных шагов менеджмента в обеспечении соответствия вызовам внешней среды. Таким образом, сети фирм, по их мнению, характеризуют наиболее развитую форму организации экономической деятельности в классической цепочке: «линейная — функциональная — дивизиональная — матричная» — *сетевая*. Основным этапом, катализирующим предпосылки ее формирования, является выход фирмы на глобальные рынки, в рамках чего возрастает потребность в кооперации между равнозначными парт-



нерами, в обмене информацией и формировании основ доверия. При этом сетевая структура, выявленная и описанная Р. Майлзом и Ч. Сноу, одновременно характеризуется независимым положением акторов сети, осуществляющих свою деятельность в рамках рыночных механизмов, и значительной ориентированностью на улучшение конечного товара или услуги, характеризуемой готовностью к дополнительным вложениям в формирование единой ценности (выраженной в продукте), сверх контрактных обязательств [40].

В соответствии с работами [3—6; 16, 32; 36; 37 и др.] в широком смысле сеть следует относить к социально-экономической системе с определенным образом построенными связями, характеризующимися высокой степенью интенсивности между отдельными ее элементами, в качестве которых могут выступать как отдельные индивиды, фирмы, некоммерческие организации, правительственные учреждения, так и их группы.

Полагаем, что в развернутом виде определение может выглядеть так, как указано в работе [2]. Межорганизационные сети понимаются как система контрактов между экономическими агентами в границах одной (и более) социально-экономических систем, отличающихся взаимосогласованным и устойчивым характером, направленные на достижение общих долгосрочных целей посредством мобилизации, комбинирования и использования ресурсов, компетенций, знаний.

Большинство исследователей [51; 28] подчеркивают исторический, естественный характер возникновения сетей, рассматривая сетевые объединения на принципах системности, открытости и самоорганизации. Однако ряд ученых [34; 41; 45] отмечают возможность организации сетей «сверху-вниз» (например, стратегическая сеть, сеть создания ценности), когда подбор акторов осуществляется в соответствии с заданными ролями. В общем виде процесс формирования сети разделяют на три этапа [23]: 1) предварительный этап, на котором потенциальные партнеры идентифицируют друг друга и определяют условия возникновения сетевых отношений; 2) этап выявления направления сотрудничества и построения отношений, на котором участники сетей на основе личных ценностей выдвигают общую цель; 3) этап структурирования, на котором организуются различные структуры для поддержки кооперативных мероприятий и происходит «затвердевание» отношений.

Междисциплинарный характер исследований сетевого феномена обусловил появление различных видов и подвидов сетей: бизнес- или деловая сеть [27; 39; 57], инновационная сеть [18], сеть сотрудничества [56], корпоративная инновационная сеть [55], социальная сеть [53], глобальная производственная или инновационная сеть [11; 17], инновационная система [46], цепочка добавленной стоимости [21], виртуальная корпорация / предприятие / команда / лаборатория / университет, (динамическая) виртуальная организация [56; 43], расширенное предприятие [33], кластер [13; 48], бизнес экосистема [56], фокальная сеть [56; 43] и многие другие.

Всё многообразие сетевых объединений в экономике часто классифицируется по следующим критериям:

1) контроль над собственностью:

— *внешняя сеть* отражает структуру устойчивых связей между независимыми акторами (фирмами, некоммерческими организациями, финансовыми и деловыми союзами, домохозяйствами и т. д.), сформировавшуюся на основе неявных и открытых контрактов по поводу создания товаров и услуг и нацеленную на адаптацию к меняющимся условиям рынка и защиту взаимовыгодных интересов [35],

— *внутренняя сеть* отражает структуру устойчивых связей между подразделениями или отдельными сотрудниками в рамках одной организации, в том числе по вопросам сверх своих прямых должностных обязанностей. Наиболее важным в совершенствовании внутренней сети является создание благоприятных условий по формированию обменных потоков между ее участниками. Комбинация и консолидация комплементарных знаний позволяет обеспечивать жизнеспособность сети, а также предотвращает попадание субъединиц в так называемую «ловушку компетенций»;

2) состав участников:

— *межличностная сеть* отражает структуру устойчивых связей между отдельными индивидами, сила связи между которыми определяется частотой и продолжительностью взаимодействий, уровнем доверия и накопившимся опытом, а также количеством доверенных лиц,

— *межфирменная сеть* отражает структуру долгосрочных связей между юридически независимыми фирмами, взаимодействующими на основе доверия, доброй воли и взаимного интереса с целью извлечения коммерческой выгоды,

— *межорганизационная сеть* отражает структуру устойчивых связей между акторами, которые в значительной степени автономны, территориально распределены и гетерогенны с точки зрения контекстных условий, организационной культуры, капитала и целей взаимодействий. Ключевым отличием от межфирменных сетей является уход от моноцентрического преобладания коммерческой целесообразности к преследованию полицентрических комплементарных целей всех участников взаимодействий. Стремление к генерации инноваций, а также социально-ответственной стратегии ведения деятельности приводит к формированию межфирменных сетей с участием научно-образовательных учреждений, третичного сектора и общества в целом (то есть межорганизационных сетей)¹;

3) уровень распространения:

— *местные или локальные сети*, которые формируются между «фирмами с историей» на основе сложившихся межличностных связей и характеризуются социальной укорененностью в экономике,

¹ Подробнее о сетевых формах межорганизационного взаимодействия в научно-технической сфере см. [2].



— *региональные* сети, часто основывающиеся на сильных производственных кооперационных связях, позволяющих региональным акторам максимизировать свою выгоду от взаимодействий. В качестве примеров могут быть рассмотрены кластеры, индустриальные или промышленные районы, промышленные округа и т. д. Через региональную сеть мелкие специализированные фирмы могут обмениваться ресурсами и комбинировать возможности, что повышает общую мобильность сети и позволяет наладить внутри нее процессы обучения. Эти преимущества особенно важны на рынках, характеризующихся высокими затратами на инновации, коротким жизненным циклом продукта и необходимостью быстрой реакции на изменяющиеся потребности клиентов,

— *национальные* сети представляют собой сетевые объединения акторов, получившие распространение в рамках нескольких регионов одной страны и характеризующиеся национальной значимостью,

— *международные* сети, как правило, объединяют широкий круг акторов из разных регионов и стран с целью совместного ведения научно-исследовательской и инновационной деятельности;

— *глобальные* сети представляют собой системы взаимодействий по обмену кодифицированными и неявными знаниями между акторами, сконцентрированными в ведущих инновационных регионах мира (как правило, стран «триады» — США, ЕС и Япония), с целью генерации инноваций путем совместного использования стратегических ресурсов.

4) характер связей:

— *формальная* сеть представляет собой структуру устойчивых связей между акторами, которая закреплена в виде двусторонних и многосторонних соглашений,

— *неформальная* сеть предполагает формирование устойчивых связей между ее членами на принципах взаимовыгодного сотрудничества без установления контрактных отношений.

Особенности перехода к сетевой форме организации экономической деятельности

Процессы сетевого сотрудничества фирм различаются по степени жесткости связей и могут принимать разнообразные интеграционные формы (рис. 1). Под интеграцией в данном случае понимается добровольное объединение компаний, нацеленное на получение различного рода эффектов, в том числе синергетических. Для фирм, участвующих в сетевых объединениях, характерно сочетание отношений «классической» интеграции и квазиинтеграции с образованием гибридных структур или гибридов. Для «классического» типа интеграции присущи более жесткие связи между отдельными хозяйствующими субъектами, находящими выражение в единстве стратегических целей и механизмов их достижения.

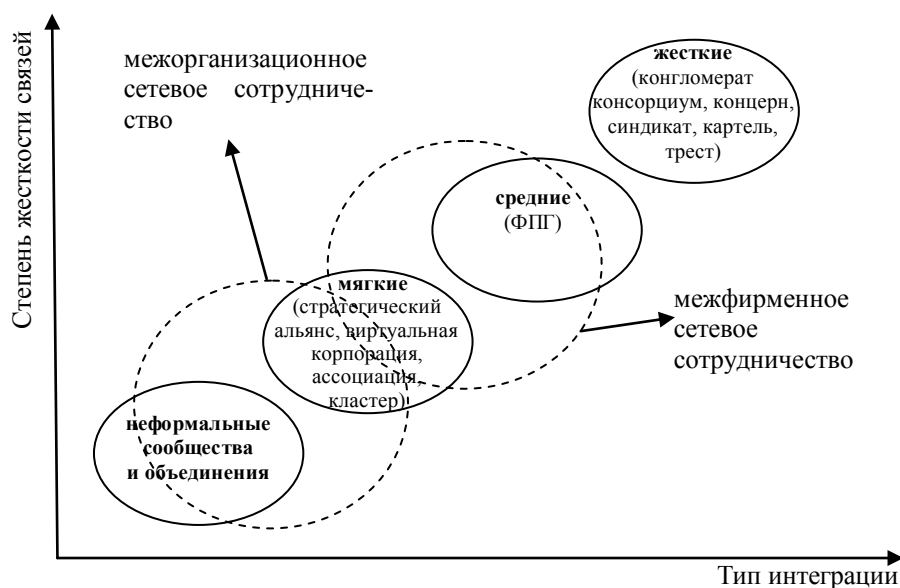


Рис. 1. Формы сетевых объединений

Источник: составлено на основе [3].

Квазиинтеграция предполагает возможность контроля «над функционированием формально самостоятельных организаций при отсутствии контроля над их собственностью» [4, с. 56]. Квазиинтеграционные процессы реализуются как в сфере крупного бизнеса в форме виртуальных корпораций, стратегических альянсов, так и в сфере среднего и малого бизнеса через организацию кластеров, виртуальных корпораций, сетей создания ценностей и т. д. Один из ключевых путей образования гибридов в данном случае — распространение горизонтальных связей на фоне усиления процессов вертикальной дезинтеграции, направленных, с одной стороны, на сжатие крупных компаний за счет сокращения численности занятых и уменьшения их размера, а с другой — на децентрализацию функций управления и контроля [54]. Проявлениями дезинтеграции являются субконтрактинг, аутсорсинг, инсорсинг. Отношения закрепляются с помощью различных контрактных договоренностей, начиная от договоров долевого участия в совместных предприятиях до двусторонних контрактов [25; 26].

Деформация организационной структуры крупных компаний в сторону превалирования сетевых горизонтальных связей над иерархическими отражает тенденцию к передаче части управленческих функций и вместе с тем ответственности на низовой уровень, где непосредственно реализуются отдельные бизнес-процессы. Плюсы формирования сетей децентрализованного производства в следующем: снижение неопределенности; распределение рисков; преодоление рыночных барье-



ров; рационализация контроля над бизнес-процессами; гибкость и оперативность в принятии решений; сокращение издержек [30; 42]. Отрицательные последствия — повышение уровня безработицы и неполной занятости, увеличение разрыва между работающими на самоорганизующуюся фирму и нанятыми для оказания ей услуг. Следует отметить, что децентрализация производства не всегда подразумевает децентрализацию власти [30].

Переход к сетевой форме организации экономической деятельности сопровождается трансформацией внутрифирменной сети в межфирменную, что связано с наделением отдельных подразделений компании относительной самостоятельностью в принятии управленческих решений и впоследствии — оформлением их в отдельные бизнес-единицы. Взаимодействие между вновь образованными фирмами строится на принципах сетевого сотрудничества, предполагающих замену классического строго иерархического механизма управления более гибким, опирающимся на развитие горизонтальных коммуникативных связей и стимулирование антрепренерства [1]. В рамках данного процесса происходит создание условий для формирования внутренних для компании рынков труда, капитала, информации и т. д.

Движущий фактор, обуславливающий изменение организационной структуры в результате внедрения инновационных решений в области управления и организации бизнес-процессов, — стремление компании к повышению эффективности своей экономической деятельности в условиях растущей конкуренции. Для удержания рыночных позиций и наращивания конкурентоспособности менеджмент компании вынужден оперативно реагировать на вызовы рынка, а также предвосхищать их. Основными причинами к трансформации организационной структуры являются ориентация на снижение издержек и желание извлечь выгоды из процесса коллективного создания ценности.

В первом случае условие перехода к сетевому типу — это сокращение суммарных издержек ведения хозяйственной деятельности (транзакционных и производственных) в сравнении с издержками при иерархической форме управления. Мотивами к реализации стратегии экономии на издержках могут выступать:

— изменение масштабов хозяйственной деятельности в территориальном и отраслевом измерениях. Сочетание процессов глобализации и регионализации обуславливает необходимость расширения компанией своей сферы влияния, в том числе за счет увеличения занимаемого сегмента на уже освоенном рынке через углубление специализации и наращивания ключевых компетенций; экспансии на новые рынки сбыта (региональные, национальные, международные, глобальные); диверсификации деятельности;

— преодоление кризисной ситуации, требующее от компании мобилизации всех внутренних ресурсов и скрытых резервов. Например, для оздоровления предприятий может быть проведена реструктуризация с выделением ряда малых и средних компаний, тесно связанных с головной организацией.

Во втором случае переход к межфирменной сети открывает перед компанией следующие преимущества: разделение и уменьшение рисков ведения деятельности; повышение инновационной способности; получение доступа к новым знаниям, компетенциям и информации. Сетевое сотрудничество фирм в данном контексте предполагает интеграцию цепочек создания ценности в точках взаимного интереса. Такими точками, как правило, выступают те виды деятельности, которые в процессе создания ценности являются вспомогательными для одной компании и основными — для другой. Общая конкурентоспособность сети зависит от эффективности процесса управления ее системой ценностей, включающей наряду с цепочками ценности самой фирмы также поставщиков, субподрядчиков, клиентов и других заинтересованных фирм [49; 58]. Данный процесс носит нелинейный характер и сопровождается формированием многосторонних связей между хозяйствующими субъектами, что в свою очередь способствует максимизации совокупной добавленной стоимости в сети (рис. 2).

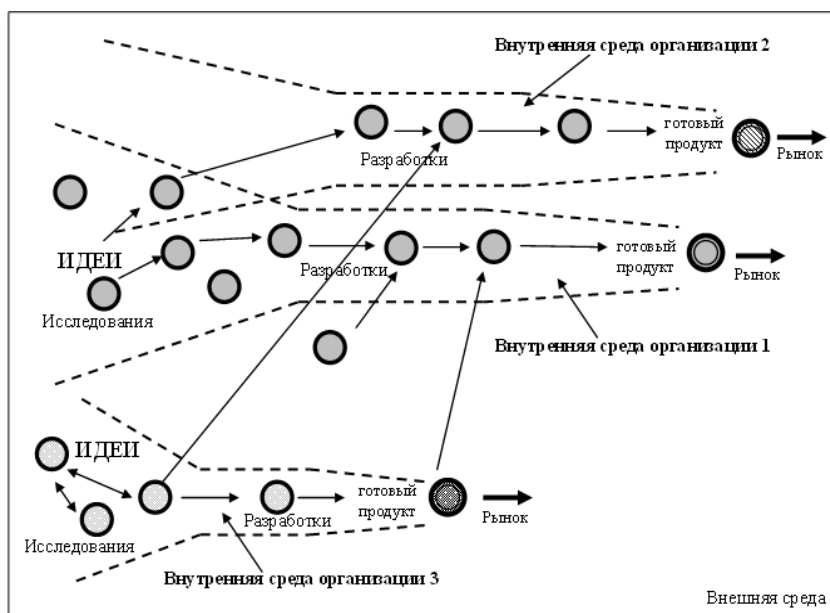


Рис. 2. Реализация модели «открытых инноваций» в сетевом объединении

Источник: составлено на основе [10].

Большинство организаций, действующих на национальном, международном и глобальном уровнях, как правило, также внедрены в различные межорганизационные сети, представляющие собой экономически эффективный способ получения доступа к важнейшим знаниям, компетенциям, инновациям или ноу-хау, которые отсутствуют внутри самой организации и не могут быть переданы путем лицензирования. Межорганизационная сеть рассматривается в качестве быстрого и эффективного способа обучения и присвоения навыков.



Участие в межорганизационной сети обеспечивает получение своевременного доступа к информации [8]. Сплоченные отношения между двумя организациями способствуют формированию информационных каналов, через которые каждый партнер может узнать о компетенции и надежности другой стороны, а также о новых возможностях сотрудничества, что было бы затруднено вне тесной связи. Преимущества «осведомленности», вытекающие из сетевых взаимодействий, — традиционная тема в области сетевого анализа [19]. Организации, как правило, стремятся создавать стабильные, преференциальные отношения, характеризующиеся доверием и плодотворным взаимообменом информацией с конкретными партнерами [15; 50]. С течением времени эти «встроенные отношения» [22] «накапливаются» в сеть, которая становится перманентно растущим хранилищем информации о полезности, компетенциях, а также надежности потенциальных партнеров [25; 51].

Создание межорганизационной сети позволяет получить доступ к дополнительным ресурсам и / или возможностям, в том числе в вопросах координации совместных усилий по усовершенствованию продуктов, расширению и ускорению доступа на рынки сбыта [12; 29]. Кроме того, межорганизационное сотрудничество может быть мотивировано снижением затрат при проведении совместной научно-исследовательской деятельности [12; 28].

Оливер выделила следующий набор основных причин, почему организации стремятся к установлению межорганизационных отношений друг с другом [44]: необходимость, являющаяся результатом действия закона или нормативного акта; асимметрия информации, которая позволяет одной из сторон устанавливать контроль над другой или ее ресурсами; взаимность, выражающаяся в преследовании общих целей или обеспечении взаимовыгодных интересов; эффективность, когда посредством сотрудничества организации могут добиться более высоких показателей производительности и рентабельности; стабильность, когда посредством сотрудничества организации могут лучше прогнозировать, реагировать или снижать риски и неопределенность в их деятельности; легитимность, выражающаяся в создании или усилении репутации, имиджа, престижа.

С 80-х гг. XX в. наблюдается значительный рост образования межорганизационных сетей [7; 31]. Взаимозависимость — наиболее распространенное объяснение формирования межорганизационных кооперационных связей. В широком смысле, зависимость охватывает два набора факторов: закупка ресурсов и сокращение неопределенности. Организации строят кооперационные связи, чтобы получить доступ к максимально разнообразным когнитивным и ресурсным возможностям, которые, по крайней мере, частично находятся под контролем других организаций, с целью их использования для генерации инноваций. Межорганизационные сотрудничество, таким образом, выступает средством, с помощью которого организации управляют своей зависимостью от других организаций в их среде и пытаются смягчить неопределен-

ность, порожденную этой зависимостью [9; 47]. В качестве основных ограничений к формированию межорганизационных сетей выступают: трудности в получении информации о компетенциях и потребностях потенциальных партнеров и неопределенность, которая связана с недостатком информации о надежности потенциальных партнеров, чье поведение является ключевым фактором в успехе всей сети [24; 25].

Заключение

Формирование сетевых связей — естественный процесс в эволюции организационной структуры фирм под влиянием стремительно меняющихся условий хозяйствования. В данной работе авторы рассмотрели сложный многоэтапный процесс преобразования внутрифирменной сети в межфирменную, который сопровождается существенной структурной трансформацией: от иерархии подразделений к сетевому объединению бизнес-единиц. Основные мотивы к изменению подхода в организации бизнес-процессов — это стремление компании к экспансии новых рынков, в том числе международных, экономии на издержках и получении доступа к стратегически важным ресурсам: знаниям и компетенциям. Дальнейшая интернационализация фирмы обуславливает необходимость формирования устойчивых горизонтальных кооперационных связей с частичной комплементарностью на уровне обмена информацией между широким спектром акторов различных форм собственности и видов деятельности, то есть участия в межорганизационных сетях. При этом если формирование гибридных структур при преобразовании внутрифирменной сети в межфирменную преимущественно происходит с использованием внутреннего потенциала, то преобразование межфирменной в межорганизационную происходит путем объединения (в том числе неформального) отдельных акторов «с историей» существования на рынке. Исследования по данному направлению требуют дальнейшего изучения особенностей трансформации организационной структуры фирмы при переходе от внутрифирменной сети к межфирменной и впоследствии к межорганизационной, в особенности определения механизма и форм такой трансформации.

Список литературы

1. *Большев О. Н.* Этапы формирования и развития сетевых предпринимательских структур // Известия Тульского государственного университета. Экономические и юридические науки. 2009. № 1. С. 271—280.
2. *Большев О. Н., Волошенко К. Ю.* Межорганизационные сетевые взаимодействия как определяющая форма научно-технического и инновационного сотрудничества России и Европейского союза в Балтийском регионе // Балтийский регион. 2013. № 4 (18). С. 23—39.
3. *Егорова Н. Е.* Применение количественных методов для анализа сетевых структур // Аудит и финансовый анализ. 2006. № 1. С. 255—266.
4. *Соболева Ю. П.* Теоретические аспекты исследования межфирменного сотрудничества // ИнВестРегион. 2011. № 3. С. 55—60.



5. *Шерешева Ю. М.* Межфирменные сети. М. : ТЕИС, 2006.
6. *Anderson J. C., Hakansson H., Johanson J.* Dyadic business relationships within a business context // *Journal of Marketing*. 1994. №58. P. 1—15.
7. *Anderson P., Tushman M. L.* Technological Discontinuities and Dominant Designs. A Cyclical Model of Technological Change // *Administrative Sciences Quarterly*. 1990. №35. P. 607.
8. *Burt R. S.* Structural Holes: The Social Structure of Competition. Cambridge, Mass. : Harvard University Press, 1992.
9. *Burt R. S., Knez M.* Kinds of Third-Party Effects on Trust // *Rationality and Society*. 1995. №7. P. 225—292.
10. *Chesbrough H.* Open Innovation: The New Imperative for Creating and Profiting from Technology. Boston : Harvard Business School Press, 2003.
11. *Coe N. M., Yeung H. M., Dicken H. W.* Globalizing' regional development: a GPNs perspective // *Transactions of the Institute of British Geographers*. 2004. №29. P. 468—484.
12. *Contractor F., Lorange P.* Cooperative Strategies in International Business. Lexington, Mass. : Lexington Books, 1988.
13. *Cooke P.* Enterprise Support Policies in Dynamic European Regions: Policy Implications for Ireland, paper presented at NESC seminar, Sustaining Competitive Advantage, NESC Research Series. March 1998, Dublin.
14. *De Bresson C., Amesse F.* Networks of innovators: a review and introduction to the issue // *Research Policy*. 1991. №20(5). P. 363—379.
15. *Dore R.* Goodwill and the Spirit of Market Capitalism // *British Journal of Sociology*. 1983. №34. P. 459—82.
16. *Economides N.* The economics of networks // *International Journal of Industrial Organisation*. 1996. №16. P. 673—699.
17. *Ernst D., Kim L.* GPNs, knowledge diffusion and local capability formation // *Research Policy*. 2002. P. 1417—1429.
18. *Forfas* publications. Innovation networks. The national policy and advisory board for enterprise, science, technology and innovation, 2004.
19. *Freeman L. C.* Centrality in Social Networks: Conceptual Clarification // *Social Networks*. 1979. №1. P. 215—39.
20. *Gefferi G.* The organization of buyer-driven global commodity chains: how US retailers shape overseas production networks // *Gefferi G., Korzeniewicz M.* (Eds.). *Commodity Chain and Global Capitalism*. Westport : Greenwood Press, 1994. P. 95—112.
21. *Gereffi G., Humphrey J., Sturgeon T.* The governance of global value chains // *Review of International Political Economy*. 2005. №12. P. 78—104.
22. *Granovetter M.* Economic action and social structure: The problem of embeddedness // *American Journal of Sociology*. 1985. №91(3). P. 481—510.
23. *Gray B.* Conditions Facilitating Interorganizational Collaboration // *Human Relations*. 1987. №38. P. 911—36.
24. *Gulati R.* Familiarity Breeds Trust? The Implications of Repeated Ties on Contractual Choice in Alliances // *Academy of Management Journal*. 1995. №38. P. 85—112.
25. *Gulati R.* Social Structure and Alliance Formation Patterns: A Longitudinal Analysis // *Administrative Science Quarterly*. 1995. №40. P. 619—52.
26. *Gulati R., Singh H.* The Architecture of Cooperation: Managing Coordination Uncertainty and Interdependence in Strategic Alliances // *Administrative Science Quarterly*. 1998. №43. P. 781—814.

27. *Hakansson H., Johanson J.* Industrial functions of business relationships, in Sharma D.D. (eds.) *Advances in Industrial Marketing*. Vol. 5 : Greenwich: JAI Press, 1993.
28. *Hakansson H., Snehota I.* *Developing Relationships in Business Networks*. Boston : International Thomson Press, 1995.
29. *Harrigan K. R.* *Managing for Joint Ventures Success*. Lexington : Lexington Books, 1986.
30. *Harrison B.* *Lean and mean: the changing landscape of corporate power in the age of flexibility*. Cambridge : Harvard University Press, 1994.
31. *Hergert M., Morris D.* Trends in International Collaborative Agreements. In *Contractor and Lorange*. 1988. P. 99—109.
32. *Iacobucci D., Hopkins N.* Modeling dyadic interactions and networks in marketing // *Journal of Marketing Research*. 1992. № 29. P. 5—17.
33. *Jadjev H., Browne J.* The extended enterprise — a context for manufacturing // *Production Planning and Control*. 1998. № 9 (3). P. 216—29.
34. *Jarillo J. C.* *Strategic Networks: Creating the Borderless Organization*. Oxford : Butterworth — Heinemann, 1993.
35. *Jones C., Hesterly W. S., Borgatti S. P.* A general theory of network governance: exchange conditions and social mechanisms // *Academy of Management Review*. 1997. № 22 (4). P. 911—45.
36. *Katz M. L., Shapiro C.* Systems competition and network effects // *Journal of Economic Perspectives*. 1994. № 8. P. 93—115.
37. *Knobe D., Kuklinski J. H.* *Network Analysis*, Sage Publications, London, 1982.
38. *Koestler A.* *The Ghost in the Machine*. London : Arkana, 1967.
39. *Miles R. E., Snow C. C.* Causes of failure in network organizations // *California Management Review*. 1992. № 34. P. 53—72.
40. *Miles R. E., Snow C. C.* Network Organizations: New Concepts for New Forms // *California Management Review*. 1986. № 28. P. 62—75.
41. *Möller K. E., Svahn S.* Managing strategic nets: A capability perspective // *Marketing Theory*. 2003. № 3 (2). P. 201—226.
42. *Mowery D. C.* (eds.) *International Collaborative Ventures in US Manufacturing*. Cambridge, Mass. : Ballinger, 1988.
43. *Nikolenko A., Kleiner B. H.* Global trends in organizational design // *Work Study*. 1996. № 45 (7). P. 23—26.
44. *Oliver C.* Determinants of interorganizational relationship: integration and future directions // *Academy of management review*. 1990. № 15. P. 241—265.
45. *Parolini C.* *The Value Net: A Tool for Competitive Strategy*. John Wiley & Sons : Chichester, 1999.
46. *Patel P., Pavitt K.* The nature and economic importance of national innovations systems // *STI Review*. 1994. № 14. P. 9—32.
47. *Pfeffer J., Salancik G.* *The External Control of Organizations: A Resource Dependence Perspective*. New York : Harper and Row, 1978.
48. *Porter M. E.* Clusters and the new economics of competitiveness // *Harvard Business Review*. 1998. December. P. 77—90.
49. *Porter M. E.* *Competitive Advantage: Creating and Sustaining Superior Performance*. N. Y. : Free Press, 1985.
50. *Powell W. W.* Neither Market nor Hierarchy: Network Forms of Organization // *Research in Organizational Behavior*. 1990. № 12. P. 295—336.
51. *Powell W. W., Koput K., Smith-Doerr L.* Inter-Organizational Collaboration and the Locus of Innovation: Networks of Learning in Biotechnology // *Administrative Science Quarterly*. 1996. № 41. P. 116—45.



52. *Saxenian A.* Regional advantage: Culture and competition in Silicon Valley and Route 128. Cambridge, MA : Harvard University Press, 1994.
53. *Seufert A., von Krogh G., Bach A.* Towards knowledge networking // *Journal of Knowledge Management*. 1999. № 3 (3). P. 180—190.
54. *Smelser N.J., Swedberg R.* (eds.) *The Handbook of Economic Sociology*. Princeton : Princeton University Press, 1994. P. 367—402.
55. *Storper M.* Regional technology coalitions an essential dimension of national technology policy // *Research Policy*. 1995. № 24 (6). P. 895—911.
56. *Taticchi P., Cagnazzo L., Beach R. et al.* A management framework for organisational networks: a case study // *Journal of Manufacturing Technology*. 2012. № 23 (5). P. 593—614.
57. *Thorelli H.B.* Networks: between markets and hierarchies // *Strategic Management Journal*. 1986. № 7. P. 37—51.
58. *Wikström S., Richard N.* *Knowledge and Value*. Lontoo : Routledge, 1994.
59. *Zongling Xu, Jiali Lin, Danming Lin* Networking and innovation in SMEs: evidence from Guangdong Province, China // *Journal of Small Business and Enterprise Development*. 2008. № 15 (4). P. 788—801

Об авторах

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

E-mail: obolychev@vester.ru

Андрей Сергеевич Михайлов, соискатель, аналитик Социально-гуманитарного парка, Балтийский федеральный университет им. И. Канта, Россия.

E-mail: mikhailov.andrey@yahoo.com



NETWORK TRANSFORMATIONS IN ECONOMY

O. Bolychev*, A. Mikhailov*

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

Received on February 20, 2014

In the context of ever-increasing market competition, networked interactions play a special role in the economy. The network form of entrepreneurship is increasingly viewed as an effective organizational structure to create a market value embedded in innovative business solutions. The authors study the characteristics of a network as an economic category and emphasize certain similarities between Rus-



sian and international approaches to identifying interactions of economic systems based on the network principle. The paper focuses on the types of networks widely used in the economy. The authors analyze the transformation of business networks along two lines: from an intra- to an inter-firm network and from an inter-firm to an inter-organizational network. The possible forms of network formation are described depending on the strength of connections and the type of integration. The drivers and reasons behind process of transition from a hierarchical model of the organizational structure to a network type are identified. The authors analyze the advantages of creating inter-firm networks and discuss the features of inter-organizational networks as compares to inter-firm ones. The article summarizes the reasons for and advantages of participation in inter-organizational networks and identifies the main barriers to the formation of inter-organizational network.

Key words: network, interfirm network, interorganizational network, network transformation.

About the authors

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

Andrey Mikhailov, PhD student, Analyst, Social Studies and Humanities Park, Immanuel Kant Baltic Federal University, Russia.
E-mail: mikhailov.andrey@yahoo.com

УДК: 341.221.27

**ИНФОРМАЦИОННЫЕ
ДЕЛОВЫЕ ЦЕНТРЫ
САНКТ-ПЕТЕРБУРГА
КАК МЕХАНИЗМ
ПОВЫШЕНИЯ
ЭФФЕКТИВНОСТИ
ВНЕШНЕЭКОНОМИЧЕСКОЙ
ДЕЯТЕЛЬНОСТИ**

Ю. Н. Баженов*
О. В. Подшувейт*



Министерство иностранных дел Российской Федерации признает весомый вклад регионов в формирование внешней политики государства. Нарастание инновационного производства, курс на тотальное импортозамещение и формирование мер продвижения несырьевого экспорта на внешние рынки — всё это актуальные задачи, которые государство поставило перед регионами.

Современные тенденции мировой экономики и геополитические реалии ставят новые цели и задачи перед регионами, предполагают создание инновационных и универсальных механизмов повышения эффективности внешнеэкономической деятельности, улучшения и продвижения положительного имиджа Санкт-Петербурга, других регионов Северо-Западного федерального округа.

Анализируется деятельность Информационных деловых центров Санкт-Петербурга за рубежом, рассматривается опыт других регионов России в создании своих представительств в иностранных государствах, а также перспективы и возможности реформирования института представительств региона Российской Федерации за рубежом.

В процессе исследования данной темы выявлены новые вопросы теоретического и методологического характера по совершенствованию нормативно-правовой базы создания и деятельности представительств российских регионов за рубежом, использованию механизмов государственно-частного партнерства в сфере внешнеэкономической деятельности и информационных технологий продвижения положительного имиджа.

Ключевые слова: повышение эффективности, внешнеэкономическая деятельность, представительства российских регионов за рубежом, продвижение положительного имиджа, информационные деловые центры

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

Поступила в редакцию 16.06.2014 г.

doi: 10.5922/2074-9848-2014-3-4

© Баженов Ю. Н., Подшувейт О. В., 2014

Более чем за 20 лет новой истории России география внешних связей Санкт-Петербурга значительно расширилась, а область сотрудничества охватывает культурные, гуманитарные и торгово-экономические сферы жизнедеятельности.

Взаимодействие с внешним миром оказывает большое влияние на качество жизни граждан и экономику города. Так, в 2012 г. валовой региональный продукт Санкт-Петербурга составил 75 млрд долларов США, а объем внешнеторгового оборота — 56,5 млн долларов США.

Пульс международной жизни города и социально-экономическое благополучие петербуржцев во многом зависит от внедрения эффективных инновационных механизмов управления сложной многоуровневой системой внешнеэкономических связей.

Отсутствие положительной динамики изменения качественных и количественных показателей внешнеэкономической деятельности Санкт-Петербурга диктует необходимость поиска новых механизмов поддержки экспорта, продвижения продукции предприятий города на внешние рынки и разработки эффективных механизмов государственной поддержки внешнеэкономических связей. Эксперты отмечают, что в настоящее время практически полностью отсутствует координация действий российских региональных властей и экспортеров, что сводит к минимуму экспортную результативность [7].

Санкт-Петербург исторически закладывался и строился вблизи морских путей как форпост Российской империи в Европе. Научный, промышленный и культурный потенциал города формировался в том числе и посредством многостороннего влияния внешнего мира. История формирования внешних связей города прошла несколько этапов становления и развития, благодаря чему Санкт-Петербург приобрел уникальное геополитическое значение.

Либерализация внешнеэкономической деятельности Российской Федерации в начале 90-х гг. стала причиной возникновения прямой связи между положением страны в мировой экономике и ее региональным развитием. Априори 38 приграничных регионов из 85 субъектов Российской Федерации получили минимальный потенциал внешнеэкономической деятельности. Возникли многочисленные проблемы несбалансированного развития внешних торгово-экономических отношений как на уровне региона, так и государства. Это поставило под угрозу национальную безопасность страны и потребовало учитывать многочисленные внешние факторы влияния на внутреннюю политику и экономику региона.

Специалисты ведут активную дискуссию о том, что такое «внешнеэкономический потенциал региона» [23] и каковы факторы его формирования [8], разрабатываются методологические подходы к оценке внешнеэкономического потенциала региона [1]. Благодаря теоретическому и практическому изучению внешнеэкономической деятельности региона такими специалистами, как Л. Б. Вардомский [4], П. П. Головина [6], Н. Н. Евченко [9], сформировалась обширная научно-методологическая база для исследований внешнеэкономической деятельности региона.



Ученые уделяли большое внимание экономической категории «экспортный потенциал территории» [20] и отдельным формам внешнеэкономической деятельности, как правило внешней торговле [13]. Однако вступление России в ВТО, мировой финансово-экономический кризис [17] и формирование единого экономического пространства России, Белоруссии и Казахстана провоцирует переход от понятия «экспортный потенциал» к понятию «внешнеэкономический потенциал». П. Б. Разумов использует ресурсный подход [21], тогда как содержание понятия «внешнеэкономический потенциал региона» следует раскрывать на основе динамического подхода А. В. Варичева [5].

На наш взгляд, интегрируя многочисленные точки зрения [11—13; 16], наиболее полным и указывающим на результат можно предложить следующее определение внешнеэкономического потенциала: это совокупная способность экономики региона осуществлять внешнеэкономическую деятельность с целью оптимального социально-экономического развития региона посредством использования внутренних и внешних резервов региона при наличии системы управления, обеспечивающей выполнение внешнеэкономических функций региона.

Анализ сложившейся в каждом регионе системы внешнеэкономических связей и выработка научно обоснованных предложений по эффективному и максимальному использованию его внешнеэкономического потенциала — это первоначальный этап для достижения устойчивого социально-экономического развития. Так, например, Р. М. Прытков и Г. И. Немирова говорят о необходимости учитывать сумму частных потенциалов [20; 16]. Вместе с тем одной из важнейших проблем является наращивание инвестиционно-инновационного потенциала регионов как механизма повышения конкурентоспособности региона на внешних рынках [15].

Регулирование внешнеэкономической деятельности страны — бесспорная прерогатива центральной власти, так как данная деятельность относится к сфере внешней политики, проводимой от лица государства. Вместе с тем региональные органы власти также активно участвуют в международной жизни России. С. Ю. Куценко утверждает, что перед РФ остро стоит задача регулирования внешнеэкономической деятельности с учетом интересов регионов [14].

Что касается формирования стратегии развития внешнеэкономической деятельности региона, экспортного потенциала России в целом [18], принципов стратегического управления [22] и совершенствования механизмов развития экспортного потенциала региона [23], специалисты ставят перед собой цель решения неотложных задач, прежде всего восстановления и развития экспортного потенциала страны, повышения конкурентоспособности российских товаров на мировых рынках, формирования рациональной структуры экспорта и импорта, привлечения иностранных инвестиций на взаимовыгодных условиях, обеспечение экономической безопасности России.

Неоднократно учеными поднималась проблема доминанты минерально-сырьевого компонента в экспорте России, которая ведет к зави-

симости от конъюнктуры мирового рынка, делает его уязвимым с позиций экономической устойчивости. Эти опасения не были беспочвенными [19]. Поэтому вопрос формирования принципиально новой экспортной базы, создания и апробации универсальных механизмов внешнеэкономической деятельности региона крайне актуален.

Санкт-Петербург с его уникальным геополитическим положением в силу многочисленных факторов, сложной структуры и универсальных возможностей, обладающих свойствами мультипликативного эффекта, становится ценным объектом исследования региональной международной политики.

В настоящей статье рассматривается существующий уже более десяти лет институт российских региональных представительств за рубежом. Санкт-Петербург имеет самую широкую сеть зарубежных представительств, опережая Москву, Московскую область, Республику Татарстан и другие российские регионы, ведущие активную международную и внешнеэкономическую деятельность. Для создания институциональной основы информационно-деловых центров в Санкт-Петербурге формируется соответствующая правовая база. Так, постановлением Правительства Санкт-Петербурга от 20 сентября 2004 г. № 1583 «О порядке создания и деятельности информационных деловых центров Санкт-Петербурга за рубежом» (далее — ИДЦ СПб) и для развития международных и внешнеэкономических связей с зарубежными партнерами за девять лет был создан 21 ИДЦ СПб [24]. Вышеуказанный нормативный документ определяет центры как постоянно действующие экспозиции с информацией о Санкт-Петербурге, наделенные правом оказания консалтинговых и маркетинговых услуг [25].

В соответствии с Постановлением Правительства Санкт-Петербурга № 36 от 19.01.2006 с последующими изменениями (на 11.12.2013) существуют и фактически должны действовать ИДЦ СПб в Армении, Австралии, Англии, Израиле, Италии, Казахстане, Латвии, Литве, Норвегии, США, Украине, Финляндии, Эстонии. Всего за рубежом находится 18 ИДЦ СПб, география которых охватывает в основном европейские страны, точно в Австралии, США, Израиле.

В регионе Балтийского моря размещена половина всех ИДЦ СПб. В Финляндии действует четыре: в Турку, Котке, регионе Хямеенлинна и Ювяскюля, в Эстонии — два (в Кохтла-Ярве и Раквере), работают ИДЦ СПб в Вильнюсе, Риге, Осло.

В соответствии с информацией, представленной на сайте Комитета по внешним связям Санкт-Петербурга, с 2007 г. ежегодно на базе ИДЦ СПб проводились тематические семинары, презентации Санкт-Петербурга, круглые столы по вопросам торгово-экономического, культурного и гуманитарного сотрудничества Санкт-Петербурга и зарубежных регионов. Так, в 2007 г. состоялся российско-эстонско-финский форум «Роль информации и рекламы в развитии туризма, предпринимательства и сотрудничества приграничных регионов», в Гамбурге прошел международный семинар по теме «Проекты городов-побратимов Морской фасад — Hafen City». В 2008 г. уже создано 13 ИДЦ СПб, в целом



проведено было 40 мероприятий, в которых приняли участие более 1500 руководителей и специалистов петербургских и иностранных компаний. Среди этих мероприятий — Дни Санкт-Петербурга в Ювяскюля, в Юрмале, российско-эстонско-финский семинар по вопросам культуры и туризма в Котке и Иматре, семинар по вопросам субконтрактинга в металлообработке, энергетике и строительстве (Кохтла-Ярве, Эстония).

В 2009 г. открылись новые ИДЦ СПб в Хямендинна, Хайфе и Вене. Ключевым мероприятием года становится ознакомительный визит по вопросам захоронения и переработки отходов, охраны окружающей среды с участием Морских собраний России и Финляндии, а также Морского совета при Правительстве Санкт-Петербурга. ИДЦ СПб в Гамбурге оказал содействие в организации официальных и деловых визитов представителей Санкт-Петербурга в регионы Германии.

В 2010—2012 гг. традиционно активно работали ИДЦ СПб в Финляндии и Эстонии. Значительное количество встреч прошло на базе ИДЦ СПб в Вене, Гамбурге и Хайфе.

Анализируя международную и межрегиональную деятельность Санкт-Петербурга в 2013 г., можно сделать вывод о том, что активность ИДЦ СПб сконцентрировалась именно в регионе Балтийского моря. В Риге с помощью российского информационного агентства РОСБАЛТ (оператор ИДЦ СПб) были проведены круглые столы совместно с Рижской думой и рижским центром Фонда «Русский мир». По инициативе ИДЦ СПб подготовлено более 40 информационно-аналитических материалов для местных СМИ, в которых отражалась деятельность Центра. В середине 2013 г. ИДЦ СПб инициировал проведение Дней русской культуры в Латвии.

В Вильнюсе были проведены тематические круглые столы по вопросам железнодорожного сообщения и открытия прямого авиарейса Санкт-Петербург — Вильнюс, а также по вопросам сотрудничества в области туризма.

В Осло на базе Норвежско-Российской торговой палаты прошли информационные семинары по вопросам изменения российского инвестиционного законодательства, инвестиционного потенциала Санкт-Петербурга и ведения в нем бизнеса. Можно привести немало и других примеров положительного влияния ИДЦ СПб за рубежом как одного из эффективных механизмов работы Комитета по внешним связям Санкт-Петербурга в области международной деятельности.

Анализ деятельности ИДЦ СПб выявил, что в процессе работы они вышли за рамки формата постоянно действующих экспозиций о Санкт-Петербурге и сформировали возможности создания внешнего информационно-инвестиционного имиджа города в сфере внешнеэкономической деятельности.

На наш взгляд, требуется предпринять несколько инициатив. Прежде всего, это совершенствование нормативно-правовой основы развития ИДЦ СПб за рубежом, а также использование программных методов обеспечения их работы. Это подтверждает опыт создания по инициативе Комитета по инвестициям Санкт-Петербурга инвестиционных площадок города в Монако и Китае.

Можно рассмотреть несколько вариантов развития института зарубежных представительств Санкт-Петербурга с учетом того, что город федерального значения играет важную роль в экономике России, продвижении ее положительного имиджа за рубежом и апробации новых форм внешнеэкономического сотрудничества приграничных регионов.

Правовой аспект является основополагающим, формирует законодательные рамки деятельности и во многом определяет практическую реализацию инновационных решений в работе исполнительных органов государственной власти региона и представителей деловых кругов. В отличие от культурной и гуманитарной сферы, деловое сотрудничество сталкивается с реальными, иногда непреодолимыми барьерами: таможенное законодательство, спорные вопросы распределения полномочий между федеральным центром и регионами, бюджетное финансирование и правовое регулирование внешнеэкономической деятельности региона.

В 2001 г. Министерство иностранных дел РФ утвердило Концепцию работы МИД России по координации международных и внешнеэкономических связей субъектов Российской Федерации, которая признала весомый вклад регионов в формирование внешней политики государства. Координация международных и внешнеэкономических связей субъектов федерации строится на основе Конституции РФ, договоров о разграничении предметов ведения и полномочий между органами государственной власти РФ и органами государственной власти субъектов федерации, федерального закона «О координации международных и внешнеэкономических связей субъектов РФ», в статье 10 которого определено право регионов иметь представительства на территориях иностранных государств.

По согласованию с МИД РФ представительства регионов России за рубежом открываются на основе соглашения между соответствующим органом государственной власти субъекта РФ и правомочным органом административно-территориального образования иностранного государства. Федеральное законодательство предполагает два ограничения: представительства не могут исполнять консульские и дипломатические функции, и главой представительства должен быть гражданин Российской Федерации.

Правовым департаментом и Департаментом по связям с субъектами федерации, Парламентом и общественно-политическими организациями МИД России разработано типовое положение «О Представительстве субъекта Российской Федерации за рубежом» [27]. Документ определяет основные принципы развития представительств регионов России за рубежом как представление интересов субъекта РФ в стране пребывания в сфере торгово-экономического, научно-технического, культурного, гуманитарного сотрудничества. Деятельность представительств финансируется за счет средств бюджета региона, кроме того, представительству разрешается осуществлять коммерческую деятельность.

Формы выполнения представительских функций регионов РФ за рубежом отличаются по видам источников и порядку финансирования,



положениями о создании представительств, их полномочиями и степенью контроля со стороны органов региональной власти. Для сравнения проанализируем опыт представительств Москвы и Республики Татарстан, работающих за рубежом более 10 лет. Напомним, что федеральное законодательство предполагает возможность сочетать бюджетное финансирование и коммерческую деятельность. Москва имеет свои официальные представительства в Абхазии, Армении, Белоруссии, Украине, Болгарии, Латвии, Киргизии, Литве (на стадии формирования). Представительства Москвы за рубежом — подведомственные организации Департамента внешнеэкономических и международных связей Москвы [28]. Основным документ, определяющий цели, задачи и порядок деятельности представительств Москвы за рубежом, — Концепция создания организаций «Дом Москвы».

Статус «Домов Москвы» может быть различным, в том числе это может быть юридическое лицо, собственником или основным акционером которого является Москва. Содержание «Домов Москвы» осуществляется, как правило, на принципах самокупаемости за счет доходов, получаемых от коммерческой деятельности «Дома Москвы». Представительство должно иметь бизнес-план, предусматривающий получение доходов, направляемых на покрытие затрат на собственное содержание и финансовое обеспечение основной деятельности. Все представительства имеют информационные интернет-порталы.

Республика Татарстан имеет свои полномочные представительства в Азербайджанской Республике, Республике Казахстан, Объединенных Арабских Эмиратах, Турецкой Республике, Туркменистане, Узбекистане, Украине и во Французской Республике. Полномочные представители и Положения о Полномочном представительстве Республики Татарстан утверждаются в соответствии с указами Президента Республики Татарстан. Источником финансирования является бюджет республики, а порядок финансирования и численность сотрудников представительства определяется кабинетом министров Республики Татарстан [29].

Санкт-Петербург имеет более широкую сеть представительств за рубежом по сравнению с Москвой и Республикой Татарстан. Постановление Правительства Санкт-Петербурга от 20 сентября 2004 г. № 1583 «О порядке создания и деятельности информационных деловых центров Санкт-Петербурга за рубежом» утверждает целевое финансирование ИДЦ СПб за рубежом, которое может быть использовано только для информационного наполнения экспозиции о Санкт-Петербурге и проведения конкретных мероприятий на их базе. В соответствии с пунктом 4.2. Положения также предполагается финансирование создания информационного портала о деятельности ИДЦ СПб за рубежом. Данная возможность на практике в настоящий момент не реализована. Исторически на момент принятия Положения механизм создания и деятельности ИДЦ СПб за рубежом с точки зрения экстенсивной региональной политики был достаточно универсальным и предполагал развитие взаимовыгодных внешнеэкономических связей в первую очередь за счет административного ресурса. Представляется, что Положе-

нию требуется модернизация в соответствии с изменениями внешне-экономической и внешнеполитической ситуации для получения максимального эффекта от деятельности ИДЦ СПб.

Экономический аспект может оказаться одним из основных вопросов об определении специализации ИДЦ СПб за рубежом. Цели и задачи ИДЦ СПб должны ставиться исходя из его специализации, которая в свою очередь зависит от состояния торгово-экономических отношений между Санкт-Петербургом и зарубежными партнерами.

Санкт-Петербург, возможно, должен иметь особый статус в системе ВЭД России и претендовать на вполне обоснованные позиции в региональной экономике стран Балтийского моря. В силу специфики геоэкономического и геополитического положения Санкт-Петербург на протяжении многих лет входит в число лидирующих субъектов по показателям внешнеэкономической деятельности. Однако необходимо обратить внимание на структуру торгового баланса, в котором экспортная составляющая характеризуется поставками сырья в страны ближнего и дальнего зарубежья. И это нельзя признать феноменом конкретного экономического эффекта компаний города, достигнутого за счет юридической регистрации крупнейших российских компаний нефтяной, химической и металлургической промышленности. Это является одним из главных недостатков экспортной политики города. Здесь следует обратить внимание на некоторые сопоставительные данные внешнеторгового оборота СПб.

Так, по данным Северо-Западного таможенного управления Российской Федерации, внешнеторговый оборот Санкт-Петербурга в 2013 г. составил 54,0 млрд долларов США, в том числе экспорт — 19,1 млрд долларов, импорт — 34,9 млрд долларов. Доля экспорта во внешнеторговом обороте — 35,4%, импорта — 64,6%. Сложилось отрицательное сальдо торгового баланса в размере 15,8 млрд долларов. На страны дальнего зарубежья в товарообороте приходится 97% и лишь 3% на страны СНГ. Крупнейшие торговые партнеры — Китай, Германия, Финляндия.

По данным, опубликованным в специальном докладе «Рейтинг компаний-экспортеров», в число 100 крупнейших компаний-экспортеров Северо-Запада вошли 49 компаний, зарегистрированных в Санкт-Петербурге, объем их экспорта составил 13,7 млрд долларов США, то есть 72% всего экспорта города, однако эти компании ведут производственную деятельность не в городе, а за пределами не только города, но и Северо-Западного федерального округа. Например, компания ОАО «СИБУР Холдинг», ООО «ГАЗПРОМНЕФТЬ МАРИН БУНКЕР», ЗАО «НОРМЕТИМПЭКС» и другие представители нефтяной, нефтегазовой, химической и нефтехимической, металлургии, лесной, деревообрабатывающей, табачной отраслей промышленности. В то же время доля высокотехнологичного экспорта из Санкт-Петербурга выше, чем в целом по России. Это объясняется, в первую очередь, экспортом продукции

оборонно-промышленного комплекса. Так, например, ОАО «Объединенная судостроительная корпорация» заняла в 2013 г. третье место по объему экспорта, который составил 2,5 млрд долларов США [10].

Специфика торгово-экономических отношений Санкт-Петербурга в 2013 г. характеризуется следующими параметрами:

- торговля более чем с 180 странами;
- первые десять стран — торговых партнеров Санкт-Петербурга — обеспечили 32 млрд долларов США товарооборота, что составило почти 60 %;
- товарооборот Санкт-Петербурга с Китаем в 1,7 раза больше товарооборота с Германией;
- объем импорта из Китая в 16 раз превышает объем экспорта;
- первое место по объему экспорта продукции из Санкт-Петербурга занимают Нидерланды, далее следуют Финляндия, Чешская Республика, Германия;
- по объему импорта после Китая лидирующие позиции занимают Германия, Республики Корея, Япония, Финляндия;
- 30% товарооборота Санкт-Петербурга приходится на следующие 23 государства: США, Эстония, Украина, Латвия, Испания, Польша, Вьетнам, Швеция, Турция, Бразилия, Индия, Норвегия, Бельгия, Тайвань (Китай), Эквадор, Дания, Хорватия, Канада, Швейцария, Литва, Чили, Португалия, Таиланд [30].

Структурный анализ внешнеторгового оборота Санкт-Петербурга в 2013 г. характеризуется тем, что доля минеральных продуктов и топливно-энергетических товаров в экспорте составила 80%. И это нельзя признать адекватной ситуацией, которая полностью противоречит стремлению России к инновационной стратегии развития.

Анализ статистических данных внешнеэкономической деятельности Санкт-Петербурга ставит под сомнение стабильность социально-экономической ситуации в городе, рост продовольственной и технологической зависимости экономики города от импорта свидетельствует о необходимости поиска новых возможностей решения выявленных проблем. Однообразная экспортная номенклатура в очередной раз свидетельствует о значимой нехватке продукции с высокой добавленной стоимостью.

Наращивание инновационного производства, государственный курс на тотальное импортозамещение и формирование мер продвижения несырьевого экспорта на внешние рынки — звенья одной цепи: эффективного управления внешнеэкономической деятельностью. В 2013 г. Правительством Российской Федерации утверждена дорожная карта «Поддержка доступа на рынки зарубежных стран и поддержка экспорта».

На наш взгляд, основа решения вышеперечисленных проблем внешнеэкономической деятельности — это постоянный конструктивный диалог между партнерами разного уровня и статуса, который и должен быть обеспечен посредством различных форм представительств региона за рубежом, на внешних рынках. ИДЦ СПб должны стать оперативными проводниками актуальной и достоверной информации о потребностях и возможностях экономических систем регионов.

Не менее важным аспектом является и институциональный аспект, который дает возможность понять, какие органы государственной власти отвечают за координацию деятельности ИДЦ СПб за рубежом и могут принимать участие в наполнении содержанием их работы, быстро и эффективно решать актуальные для города задачи.

С 1991 г. Комитет по внешним связям Санкт-Петербурга отвечает за выполнение следующих задач [31]:

- реализация и проведение государственной политики Санкт-Петербурга в сфере развития внешних связей Санкт-Петербурга, межрегионального сотрудничества Санкт-Петербурга;
- координация деятельности по разработке и осуществлению программ международной технической помощи и делового сотрудничества, в том числе в рамках развития городского хозяйства, социальной сферы, образования, культуры и здравоохранения Санкт-Петербурга;
- координация деятельности по организации участия граждан и организаций в межрегиональных и международных конференциях и иных межрегиональных и международных мероприятиях, проводимых исполнительными органами государственной власти Санкт-Петербурга;
- обеспечение реализации государственной политики, направленной на поддержку и развитие национальных культур, языков, традиций и обычаев этнических общностей, проживающих на территории Санкт-Петербурга;
- поддержка соотечественников, проживающих за рубежом, использование их возможностей для развития связей с зарубежными странами.

Все вышеперечисленные функции в той или иной степени коррелируются с деятельностью ИДЦ СПб за рубежом, которые были созданы для продвижения положительного имиджа Санкт-Петербурга в иностранных государствах, начиная с 2004 г.

Из бюджета города для обеспечения международного и межрегионального сотрудничества в 2013 г. было выделено 343 млн рублей, что составило 0,1 % городского бюджета [32]. Сделать вывод об экономической эффективности использованных бюджетных средств несложно. Такая сумма вряд ли способствует повышению информационного и инвестиционного имиджа города. Мероприятия презентационного и протокольного характера имеют положительный, но в то же время не гарантированный долгосрочный эффект и относятся к категории представительских инвестиций.

Необходимы согласованные действия многих комитетов Санкт-Петербурга, а также конгрессно-выставочных объединений, общественных объединений промышленников и предпринимателей, чтобы превратить Информационный деловой центр Санкт-Петербурга за рубежом в многофункциональный политически и экономически эффективный инструмент исполнительных органов государственной власти Санкт-Петербурга в развитии внешнеэкономических отношений.

Улучшение и продвижение положительного имиджа Санкт-Петербурга, прогрессивное развитие внешнеэкономической деятельности го-

рода как главного показателя социально-экономического положения невозможно без постоянной, высокоинтенсивной информационной политики Санкт-Петербурга. Такая политика обязана обеспечить презентационное продвижение Санкт-Петербурга как международного научного, образовательного, промышленного, делового и культурного центра. Сбор, обработка и анализ коммерческих и инвестиционных предложений заинтересованных предприятий, организаций и учреждений Санкт-Петербурга наряду со сбором информации об экономических и социальных условиях в регионе-партнере должен осуществляться на постоянной основе.

На регулярной основе должны проводиться собственные информационные и презентационные мероприятия, а также организовываться выступления на конференциях и семинарах с докладами о социально-экономическом развитии Санкт-Петербурга и презентации Санкт-Петербурга и отдельных секторов экономики в рамках отраслевых выставок. Информационная политика предполагает освещение стратегии развития Санкт-Петербурга, постоянное обновление статистических и аналитических данных по основным разделам социально-экономического развития Санкт-Петербурга.

Особое внимание следует обратить на постоянное взаимодействие со средствами массовой информации. А именно проведение мероприятий с участием журналистов страны пребывания: пресс-конференций, интервью, проведение научно-аналитических исследований и публикаций, визитов представителей СМИ Санкт-Петербурга, ежегодных пресс-туров журналистов страны пребывания в Санкт-Петербург. Деятельность ИДЦ СПб должна сопровождаться высококачественными информационно-аналитическими изданиями на электронных и бумажных носителях, дающих актуальное комплексное представление о потенциале сотрудничества с Санкт-Петербургом. Необходимо активно освещать деятельность ИДЦ СПб в СМИ Санкт-Петербурга. А одна из первоочередных задач — разработка информационного портала в сети Интернет с полным доступом к информации о внешнеэкономической деятельности Санкт-Петербурга.

Институт информационных деловых центров Санкт-Петербурга за рубежом успешно прошел период становления, что составляет базу для его реформирования в механизм продвижения товаров и услуг Санкт-Петербурга на внешние рынки, распространения актуальной официальной информации о перспективах сотрудничества с Санкт-Петербургом, реализации информационной политики города за рубежом.

По результатам проведенного исследования можно сделать следующие предложения по совершенствованию и перезапуску работы системы информационных деловых центров Санкт-Петербурга за рубежом:

1. Все ИДЦ СПб за рубежом необходимо наделить функциями представительства Санкт-Петербурга за рубежом под руководством и при координации Комитета по внешним связям Санкт-Петербурга.

2. Главной задачей ИДЦ СПб должна стать активизация внешнеэкономических связей Санкт-Петербурга и представление интересов города в сфере торгово-экономического, научно-технического, культурного, гуманитарного сотрудничества, что в конечном счете приведет к формированию и продвижению положительного имиджа Санкт-Петербурга.

3. Информационные деловые центры должны быть созданы во всех странах Балтийского региона с расширением их функций, не только представительских, но и экономических. Это будет способствовать укреплению регионов Северо-Запада во внешнеэкономической деятельности со странами Балтийского региона.

Оптимизация деятельности Центров будет определяться и новой географией их размещения. Очевидно, что наличие четырех Центров в городах Финляндии, двух Центров в Эстонии как приграничных территорий весьма целесообразно. Такие центры должны быть созданы во всех крупных инновационно-промышленных городах, тогда как в Таллине и Хельсинки центры отсутствуют. Политически и экономически правильно открывать новые центры в столицах иностранных государств. В таких странах региона Балтийского моря, как Германия, Польша, Швеция, Нидерланды, центры отсутствуют, тогда как эти государства давние торговые партнеры Санкт-Петербурга. И это, безусловно, минус для имиджа Санкт-Петербурга.

По состоянию на 1 июня 2014 г. ни один регион Северо-Западного федерального округа не имеет своего представительства за рубежом, хотя это допускается федеральным законодательством. Опыт Санкт-Петербурга может быть использован и в других регионах. Вместе с тем залогом успешной внешнеэкономической деятельности соседних регионов становится не только минимальный внешнеэкономический потенциал. Принципиальным является понимание того, что для решения насущных проблем социально-экономического развития посредством внешнеэкономической деятельности региона необходимо укреплять кооперационные связи между регионами, формировать скоординированную позицию региональных органов власти по основным направлениям межрегионального сотрудничества, что будет способствовать более эффективному использованию конкурентных преимуществ [2].

При соответствующей модернизации «Центры» могут стать инновационным механизмом повышения эффективности внешнеэкономической деятельности Санкт-Петербурга за рубежом, в основу которого должны быть заложены принципы информационно-инвестиционной привлекательности второго по значимости города федерального значения. При соответствующих изменениях в Положении о «Центрах» финансирование может осуществляться на паритетной основе с бизнесом, например в форме государственно-частного партнерства.

Список литературы

1. Анненкова А. А. Методические подходы к оценке внешнеэкономического потенциала региона // Среднерусский вестник общественных наук. 2007. № 3(4). С. 152—156.



2. *Баженов Ю.Н., Подишувейт О.В.* Проблемы и возможности развития внешнеэкономической деятельности Санкт-Петербурга, Ленинградской области и Республики Карелия // Балтийский регион. 2012. № 1. С. 70—80.
3. *Борисюк Н.К., Прытков Р.М.* Основные направления развития экспортного потенциала региона // Вестник Оренбургского государственного университета. 2008. № 85. С. 64—70.
4. *Вардомский Л.Б.* Российское порубежье в условиях глобализации. М., 2009.
5. *Варичев А.В.* Управление развития внешнеэкономического комплекса региона : дис. ... канд. экон. наук. Орел, 2006.
6. *Головина П.П.* Особенности развития региональной ВЭД в направлении формирования международной конкурентоспособности региона // Экономический вестник Ростовского государственного университета. 2010. № 3. С. 205—212.
7. *Грибова С.Н.* Развитие приграничных регионов России: методология и практика : автореф. дис. ... д-ра экон. наук. Улан-Удэ, 2011. 39 с.
8. *Добринова Н.В.* Региональный фактор развития внешнеторговой деятельности в Российской Федерации // Проблемы современной экономики. 2003. № 1. С. 15—16.
9. *Евченко Н.Н.* Региональный внешнеэкономический комплекс: структура, управление, программирование развития : дис. ... д-ра экон. наук. Ростов н/Д, 2010. 419 с.
10. *Калинкова И.* Специальный доклад «Рейтинг компаний экспортеров». Экспортное торможение 2.0: перезагрузка // Эксперт Северо-Запад. № 23(670). 2014.
11. *Конаныхина О.В.* Методологические основы формирования внешнеэкономического климата региона // Вестник АГТУ. 2010. № 1. С. 29—35.
12. *Красильникова Е.Л.* Оценка использования внешнеэкономического потенциала регионов // Молодой ученый. 2012. № 7. С. 87—90.
13. *Курников Е.В.* Внешняя торговля и таможенное развитие: таможенные аспекты развития и усиления внешнеэкономического потенциала России // Российское предпринимательство. 2010. № 6. С. 21—26.
14. *Куценко С.Ю.* Управление внешнеэкономическим потенциалом региона // Проблемы развития АПК Саяно-Алтая : материалы межрегион. науч.-практ. конф. Абакан, 2009. С. 90—92.
15. *Меньщикова В.И.* Экономический потенциал региона: терминология, структура, модель // Вестник ТГУ. 2010. № 4. С. 51—63.
16. *Немирова Г.И., Красильникова Е.Л.* Теоретические подходы к определению внешнеэкономического потенциала региона // Вестник ОГУ. 2012. № 9. С. 75—79.
17. *Оболенский В. П.* Мировой финансово-экономический кризис и внешнеэкономические связи России. М., 2011.
18. *Оборина Е. Д.* Формирование стратегии развития внешнеэкономической деятельности региона : дис. ... канд. экон. наук. Екатеринбург, 2011.
19. *Орлова Н.Л.* Экспортный потенциал России: состояние и перспективы развития в условиях глобальных изменений на мировых рынках // Академия бюджета и казначейства Минфина России. 2009. № 1. С. 68—78.
20. *Прытков Р.М., Немирова Г.И.* Формирование и развитие экспортного потенциала региона // Вестник ОГУ. 2011. № 13. С. 387—393.
21. *Разумов П. Б.* Социально-культурные аспекты развития внешнеэкономического потенциала регионов России : дис. ... канд. экон. наук. М., 2010.

22. *Савельев И. И.* Принципы стратегического развития экспорта // Вестник университета (Государственный университет управления). 2010. № 8. С. 165—169.

23. *Суржиков М. А.* Социально-экономическая диагностика региона как субъекта международной торговли // Вестник Томского государственного университета. 2011. № 3. С. 126—132.

24. *Постановление* правительства Санкт-Петербурга о порядке создания и деятельности информационных деловых центров Санкт-Петербурга за рубежом. Электронный фонд правовой и нормативно-технической документации. URL: <http://docs.cntd.ru/document/8400072> (дата обращения: 18.05.2014).

25. *Информационный деловые центры Санкт-Петербурга за рубежом.* URL: http://www.kvs.spb.ru/informatcionnie_delovie_tcentri_sankt-peterburga_za_rubezhom18 (дата обращения: 20.05.2014).

26. *Сборник* документов и материалов по вопросам международных и внешнеэкономических связей субъектов Российской Федерации Официальный сайт министерства иностранных дел Российской Федерации. URL: <http://www.mid.ru/bdomp/sbog.nsf> (дата обращения: 18.05.2014).

27. *Типовое положение* «О представительстве субъекта Российской Федерации за рубежом». Официальный сайт министерства иностранных дел Российской Федерации. URL: <http://www.mid.ru/bdomp/sbor.nsf/fe3845c0f6d9b35443256c8a004e8835/71930443e77bb2e843256c8a0047bc24!OpenDocument> (дата обращения: 21.06.2014).

28. *Подведомственные организации.* URL: http://dvms.mos.ru/podvedomstvennye_organizatsii/ (дата обращения: 20.05.2014).

29. *Представительства* Республики Татарстан в РФ и за рубежом. URL: http://prav.tatarstan.ru/rus/representative_offices.htm (дата обращения: 18.05.2014).

30. *Страны* товарооборота Санкт-Петербурга. Официальный сайт Северо-Западного таможенного управления. URL: <http://sztu.customs.ru/index.php> (дата обращения: 20.05.2014).

31. *Задачи* Комитета по внешним связям Санкт-Петербурга. URL: <http://www.kvs.spb.ru/zadachi43> (дата обращения: 20.05.2014).

32. Комитета финансов Санкт-Петербурга. URL: <http://www.fincom.spb.ru> (дата обращения 19.05.2014).

Об авторах

Юрий Николаевич Баженов, кандидат экономических наук, доцент кафедры региональной политики и политической географии, Институт наук о земле, Санкт-Петербургский государственный университет, Россия.

E-mail: bajenov@politreg.spb.ru

Ольга Викторовна Подшувейт, ассистент кафедры региональной политики и политической географии, Институт наук о земле, Санкт-Петербургский государственный университет, Россия.

E-mail: ovp_2007@inbox.ru



ST PETERSBURG BUSINESS INFORMATION CENTRES
AND THEIR ROLE IN INCREASING THE EFFICIENCY
OF INTERNATIONAL BUSINESS ACTIVITIES

Y. Bazhenov*, O. Podshuveit

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

Received 16 June 2014

The Ministry of Foreign Affairs of the Russian Federation acknowledges the significant contribution of regions to the development of the state's foreign policy. An increase in innovative production, a commitment to achieve complete import substitution, and the development of measures to promote non-raw material export are the principal objectives established by the state for its regions.

The current trends in world economy and the geopolitical situation formulate new goals and objectives for regions and suggest the creation of innovative and universal mechanisms to increase the efficiency of international economic activities, promotion of a positive image of Saint Petersburg and other regions of the Russian Northwest.

The article analyses the activities of Saint Petersburg business information centres abroad, similar experience of other Russian regions, and prerequisites for reforming the institution of regional offices abroad.

In the course of the study, new theoretical and methodological questions as to improving the regulatory framework for development and functioning of Russian regional offices abroad, the use of public-private partnership mechanism in foreign economic activities and information technologies of positive image promotion were formulated.

Key words: efficiency enhancement, foreign economic activities, Russian regional offices abroad, promotion of a positive image of St. Petersburg.

About the authors

Dr Yuri Bazhenov, Department of Regional Policy and Political Geography, Institute of Earth Sciences, Saint Petersburg State University, Russia.

E-mail: bajenov@politreg.pu.ru

Olga Podshuveit, Lecturer, Department of Regional Policy and Political Geography, Institute of Earth Sciences, Saint Petersburg State University, Russia.

E-mail: ovp_2007@inbox.ru

АКТУАЛЬНЫЕ ВОПРОСЫ РАЗВИТИЯ ПРИГРАНИЧНЫХ ТЕРРИТОРИЙ

УДК 911.3

ПРИГРАНИЧНОЕ ПОЛОЖЕНИЕ КАК ФАКТОР СТРАТЕГИЧЕСКОГО И ТЕРРИТОРИАЛЬНОГО ПЛАНИРОВАНИЯ В РОССИЙСКИХ РЕГИОНАХ НА БАЛТИКЕ

Г. М. Федоров *



В условиях глобализации приграничные регионы России во взаимодействии с соседними территориями зарубежных стран могут формировать трансграничные регионы, для которых, как и для национальных регионов, целесообразно оптимизировать направления развития и пространственную организацию экономики, социальной сферы и природопользования. Но пространственное (стратегическое и территориальное) планирование в РФ не предусматривает совместной разработки документов с приграничными регионами соседних стран. Тем не менее приграничное положение региона (хотя бы из-за наличия пограничных зон) оказывает весьма существенное влияние на содержание региональных стратегий социально-экономического развития и схем территориального планирования субъектов РФ и их муниципальных районов. Здесь сочетаются меры, направленные на одновременное решение оборонных задач, обеспечения экономической безопасности и развития трансграничного сотрудничества. В Балтийском макрорегионе накоплен опыт разработки совместных программ России и стран ЕС. Этот опыт координации действий в экономической и социально-культурной сферах, а также зарубежные новации в пространственном планировании (ландшафтное планирование в ФРГ и др.) полезно использовать в России.

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

Поступила в редакцию 15.03.2014 г.

doi: 10.5922/2074-9848-2014-3-5

© Федоров Г. М., 2014

Ключевые слова: пространственное планирование, стратегическое планирование, территориальное планирование, трансграничные регионы

Введение

К сожалению, последнее десятилетие и, особенно, последние годы не отмечаются большим прогрессом в развитии отношений между Россией и Евросоюзом, что отрицательно сказывается на темпах развития обеих сторон. В то же время трансграничное сотрудничество РФ и ЕС в Балтийском регионе до последнего времени развивалось относительно активно. Формально оно имеет место и в сфере пространственного планирования. Например, Россия участвует в программе VASAB (Видение и стратегия развития в регионе Балтийского моря), координирующей деятельность 11 стран-участниц в сфере пространственного планирования, содействуя «устойчивому развитию региона Балтийского моря» и укрепляя его транснациональность [28]. Правда, участие это, на взгляд автора, недостаточно и пока не привело к столь же интенсивным, как между многими соседними странами ЕС, трансграничным связям. Не разрабатываются и даже не согласуются проекты совместных документов как стратегического, так и территориального планирования, хотя их подготовка была бы одинаково полезна для российских приграничных регионов и их соседей по другую сторону границы.

Стратегическое и территориальное планирование в России составляют два вида пространственного планирования. Они, хотя и имеют определенные сопряжения, готовятся в виде самостоятельных документов. Разработку документов территориального планирования курирует Министерство регионального развития РФ, документов стратегического планирования — Министерство экономики РФ.

Каждый из двух видов пространственного планирования выполняет свои роли в обосновании региональной экономической политики. Стратегическое планирование показывает условия и возможные (сценарные) направления *развития*, а территориальное планирование — направления использования территории и условия *размещения* объектов. Речь идет, соответственно, об отраслевом и территориальном срезах развития.

Кроме того, стратегическое и территориальное планирование охватывают неодинаковый круг видов деятельности. Так, стратегическое планирование наряду с экономическим рассматривает социальное развитие. А в сферу территориального планирования, обеспечивающего функциональное зонирование территории, входит определение направлений пространственного развития населенных пунктов, что имеет мало отношения к стратегическому планированию.

Некоторые специалисты считают необходимость разработки единого документа, объединяющих оба вида пространственного планирования. По нашему мнению, теоретически это хорошее предложение, но практическая его реализация крайне затруднена из-за сложности налаживания межведомственных взаимодействий и отсутствия органа, подобного Госплану советских времен (и соответствующих проектных



институтов), с помощью чего можно было бы скоординировать отраслевой и территориальный компонент пространственного планирования.

В соответствии с разделением пространственного планирования на два вида, мы и рассмотрим особенности влияния приграничного положения на стратегическое и территориальное планирование развития российских регионов на Балтике.

Стратегическое планирование в приграничных регионах

Как отмечается в Требованиях к стратегии социально-экономического развития субъекта РФ, утвержденных Приказом Минрегиона РФ, стратегическое планирование социально-экономического развития регионов на основе оценки потенциала социально-экономического развития субъекта РФ обеспечивает определение приоритетных направлений и целей его развития на долгосрочную перспективу. С его помощью взаимоувязываются краткосрочная политика и долгосрочные стратегические приоритеты развития региона, обеспечиваются совместные действия и поиск предметов партнерства государственных органов исполнительной власти, представителей коммерческих и некоммерческих организаций. Это способствует согласованности действий федеральных органов исполнительной власти и органов исполнительной власти субъекта РФ [20].

К сожалению, в Требованиях не раскрываются особенности взаимосвязи стратегий субъектов РФ с муниципальными стратегиями соответствующих субъектов и с документами территориального планирования, не говорится о необходимости каких-либо территориальных аспектов стратегии. Конечно, разрабатываемые муниципальные стратегии учитывают основные положения стратегии развития всего региона, но их сумма не составляет и не может составлять региональную стратегию. Что касается территориальных аспектов, то они все чаще в той или иной мере присутствуют в стратегиях развития регионов (например, речь может идти о размещении отраслевых и межотраслевых кластеров, индустриальных площадок, размещении конкретных объектов производственной и социальной инфраструктуры). Указанные аспекты не могут не находить отражение в документах территориального планирования, которые должны корректироваться принятием новых стратегий социально-экономического развития регионов. К сожалению, взаимоувязка документов стратегического и территориального планирования обеспечивается недостаточно оперативно, и указанные документы в ряде случаев могут противоречить друг другу.

Стратегии развития приграничных регионов разрабатываются в рамках общей методики, с учетом совокупности тех же факторов, которые указываются в Требованиях Минрегиона. В какой-то мере специфическим для них может быть только следующий «внешний» фактор: «степень включенности в систему глобальных товарных, информационных и финансовых обменов» [20]. Однако полагаем, что необходимо, используя общие подходы к регионам, обязательно учитывать их каче-

ственные особенности при разработке стратегий развития регионов разных типов.

В условиях глобализации все большую роль играет использование центр-периферийной концепции в анализе и прогнозе развития регионов. Эта концепция предполагает поляризацию регионов, усиливающуюся в условиях глобализации на всех территориальных уровнях. Исходя из нее, окраинные, периферийные, то есть приграничные, территории чаще всего становятся депрессивными. Отражением центр-периферийной концепции стала типология Дж. Фридманна, выделившего ключевые регионы (регионы-ядра, регионы роста), продвинутые регионы, коридоры развития, сырьевые и отстающие (депрессивные) регионы [25].

Приграничные регионы чаще всего являются отстающими, так как они менее выгодно по сравнению с внутренними регионами расположены в национальном рыночном пространстве. Но в условиях активных международных связей, соединяющих, прежде всего, регионы-ядра и продвинутые регионы одних стран с соответствующими типами регионов других стран, возникают специфические типы приграничных регионов, обслуживающих эти связи, а именно регионы — международные коридоры развития [7]. Среди российских регионов, относящихся к Северо-Западному федеральному округу, международными коридорам развития можно считать Санкт-Петербург с Ленинградской областью и Калининградскую область.

Любые регионы формируются в результате взаимодействия экономических, социальных, политических субъектов, то есть благодаря возникновению между ними все более тесных связей. Международные регионы — коридоры развития соседних стран включают, прежде всего, хозяйствующие субъекты, которые связаны между собой тесными экономическими связями. Частично они направлены на удовлетворение нужд самих приграничных регионов, но в большей мере — на обслуживание транзита между странами. Соответственно, более тесными становятся и политические взаимодействия между органами власти, политическими организациями государств-соседей и культурные связи между объектами образования, науки, здравоохранения, спорта, культуры. Все эти трансграничные связи являются горизонтальными, формируясь на равноправной основе (в отличие от вертикальных связей, характерных для отношений субординации). Они обеспечивают формирование международных сетей, локализованных в виде отраслевых и межотраслевых международных кластеров, и в конечном счете территориальной системы в виде трансграничного региона — территориально локализованной международной социально-экономической сети, охватывающей всю территорию взаимодействующих приграничных регионов соседних стран.

Трансграничное сотрудничество, развиваясь, проходит несколько последовательных стадий [21]:

- 1) возникновение локальных приграничных контактов;



2) взаимодействие на основе договоров о сотрудничестве между хозяйствующими субъектами, некоммерческими организациями, муниципалитетами;

3) формирование временных сетей сотрудничества, создаваемых для реализации трансграничных проектов;

4) становление новых сетевых пространственных форм международной интеграции — территориальных образований субнационального уровня, включающих регионы нескольких государств, отличающиеся активным приграничным и межрегиональным сотрудничеством и растущим уровнем социально-экономической интеграции (еврорегионы, треугольники роста, коридоры развития, трансграничные кластеры и др.).

Далеко не все соседние приграничные территории граничащих друг с другом стран являются трансграничными регионами. Если соседние территории граничащих друг с другом стран находятся на начальных стадиях сотрудничества, их можно назвать трансграничными территориями. И только если связи между регионами-сосеями разных стран становятся достаточно тесными, существенными для функционирования каждого из приграничных регионов-соседей, можно говорить о формировании трансграничного региона. Такие регионы возникают всегда, если регионы-соседи выступают международными коридорами развития. Но они могут формироваться и в других случаях, когда регионы по разные стороны границы активно развивают приграничное сотрудничество. Примером может служить трансграничный регион, появившийся по обе стороны российско-финской границы в Карелии и соседних с ней регионах Финляндии.

Формирование трансграничных регионов составляет часть общего процесса регионализации, под которым мы понимаем формирование компактных территорий, объединяемых существенными внутренними связями (так называемые когерентные, или связные, регионы)¹. Сформировавшиеся трансграничные регионы обычно имеют юридическое закрепление отношений между административно-территориальными и муниципальными образованиями соседних стран. Речь идет о заключении международного договора, соглашения по поводу сотрудничества. В наиболее продвинутом случае образуются ассоциации, иногда со статусом юридического лица, со специальными постоянно действующими органами управления.

Наиболее эффективно сотрудничество стран и приграничных регионов разных стран в том случае, если каждый из них имеет достаточно высокий уровень социально-экономического развития. Вместе с тем приграничные территории двух соседних стран, обладающие различными, но взаимодополняющими ресурсами, развивая трансграничное сотрудничество, могут стать новыми полюсами роста. Максимальный эффект, в соответствии с концепцией «треугольников роста», может

¹ Подробнее см.: [6].

быть обеспечен при условии реализации совместной стратегии развития тремя соседними регионами, каждый из которых обладает одним из видов ресурсов — природных, трудовых, финансовых (и/или технологических) [26].

В отличие от внутренних регионов, образующихся внутри страны, трансграничные регионы чаще всего имеют менее тесные связи между их частями, относящимися к разным странам, по сравнению со связями этих частей с соседними регионами собственной страны. Однако они во многом определяют не только внутреннюю структуру экономики и специфику социальной жизни приграничных национальных регионов, но и в ряде случаев (например, если речь идет о международных регионах — коридорах развития) место во внутригосударственном территориальном разделении труда. Поэтому расширение и углубление международных экономических связей, переход к более развитым стадиям трансграничного сотрудничества, развитие трансграничной инфраструктуры, изменение структуры региональной экономики в направлении экспортной ориентации должны быть неизменным компонентом стратегий развития приграничных регионов, если они хотят избавиться от признаков периферийности и депрессивности.

Сотрудничество России и ЕС в Балтийском макрорегионе и совершенствование территориального планирования

К числу достижений в трансграничном сотрудничестве на Балтике относятся Соглашение между Россией и Польшей о малом приграничном передвижении между Калининградской областью и соседними польскими территориями и реализация программ приграничного сотрудничества по направлению Interreg IVB. Довольно активна приграничная торговля, растут туристские связи между регионами России и соседних стран ЕС. Но развивающееся трансграничное сотрудничество пока учитывается в некоторой степени только при подготовке приграничными регионами и муниципалитетами документов стратегического планирования. Примеров подготовки Россией и странами Евросоюза или Белоруссией совместных проектов, и даже просто учета документов территориального планирования, разработанных регионами соседних стран, не существует. Формальным препятствием служит отсутствие в России закона «О приграничном сотрудничестве», безрезультатное обсуждение которого ведется уже многие годы.

Основной документ территориального планирования в России — Градостроительный кодекс РФ [4]. Им предусматривается подготовка документов на федеральном, региональном и муниципальном уровнях. Он регламентирует выделение функциональных зон, зон планируемого размещения объектов капитального строительства для государственных или муниципальных нужд, зон с особыми условиями использования территорий.

Согласно Градостроительному кодексу РФ, в основе подготовки документов территориального планирования должны лежать стратегии и/или программы развития отраслей экономики, приоритетные национальные проекты, программы социально-экономического развития субъектов РФ, планы и программы развития муниципальных образований, а также межгосударственные программы. Таким способом должна обеспечиваться определенная связь между документами территориального и стратегического планирования.

Градостроительный кодекс предусматривает возможность разрабатывать документы совместно двумя или более субъектами РФ, муниципальными образованиями. Однако возможность подготовки документов совместно с регионами или муниципалитетами совместных стран не упоминается. На взгляд автора, актуальность подобных документов для приграничных российских регионов несомненна, поскольку такие регионы обычно относятся к периферии страны и обычно уступают по уровню и темпам развития внутренним регионам.

Для организации территориального планирования в трансграничных территориях на границах РФ и стран ЕС целесообразно использовать опыт стран Евросоюза, которые реализуют, в частности, в Балтийском регионе, где расположен ряд субъектов РФ, программу VASAB, нацеленную на реализацию международных проектов в сфере пространственного планирования. Вопросы территориального планирования могли бы составить важный компонент деятельности Совета государств Балтийского моря. Уже имеется заслуживающий внимания опыт использования достижений ландшафтного планирования в Германии применительно к Калининградской области².

С позиций системного подхода, часто используемого в региональных исследованиях, административно-территориальные и муниципальные образования, ставшие объектами территориального планирования, представляют собой территориальные социально-экономические системы. Тем самым предполагается выделение, во-первых, элементов системы, во-вторых, связей между ними. В условиях глобализации, активизировавшейся в конце XX в., расширяются и углубляются разнообразные (экономические, политические, культурные и др.) связи между объектами, составляющими элементы территориальных социально-экономических систем. Центр внимания в исследованиях территориальных систем переносится с узлов и ядер (элементов систем) на связи между ними.

Однако кластерный подход, основанный на анализе горизонтальных связей между субъектами и уже используемый в стратегическом планировании развития регионов, пока не используется в территориальном планировании. Между тем анализ внутренних и внешних трансграничных связей позволяет исследователям выделять не только кластеры, но и другие формы новых пространственных форм международной экономической интеграции (НПФМЭИ). На макроуровне они представле-

² Подробнее см.: [5].



ны большими регионами, треугольниками роста, мегакоридорами, приморскими трансграничными зонами. К мезоуровню относятся еврорегионы, коридоры развития, скандинавские группировки. На микроуровне выделяются трансграничные промышленные дистрикты, трансграничные кластеры, полицентричные приграничные регионы-мосты³. Все они выступают ядрами формирующихся вокруг них трансграничных мезо- и микрорегионов.

Уже выявлены и продолжают изучаться многие возможности разработки и реализации совместных проектов территориального планирования субъектов Северо-Запада РФ с пограничными странами. К сожалению, Россия крайне вяло участвует и в работе программы VASAB, а в программе Interreg IV (2007—2013 гг.), реализуемой в рамках Европейского инструмента соседства и партнерства по направлению Interreg IVA «Регион Балтийского моря», российские организации присутствуют только на правах ассоциативных членов. Правда, Россия принимает участие в программах приграничного сотрудничества, софинансируя проекты по направлению Interreg IVB по программам «Коларктик», «Карелия», «Юго-Восточная Финляндия/Россия», «Эстония/Латвия/Россия», «Польша/Литва/Россия» (60 проектов, включая 7 крупных инфраструктурных проектов, общим объемом финансирования 135 млн евро [18]). Предпосылкой расширения и углубления совместных разработок является и деятельность с участием российских субъектов девяти еврорегионов и аналогичных им структур. Немаловажное значение имеет и открытие малого приграничного передвижения между Россией (Калининградская область) и прилегающими воеводствами Польши, а также выдача 72-часовых туристских виз для пребывания в приграничных субъектах РФ на Балтике — в Калининграде и Санкт-Петербурге⁴.

При разработке новых схем территориального планирования субъектов России и муниципалитетов российских регионов на Балтике целесообразно учитывать предложения по формированию НПФМЭИ. Уже имеется ряд конкретных предложений. Так, финский профессор У. Кивикари обосновывает формирование Южно-Балтийского и Восточно-Балтийского треугольников роста [26; 27]. Польский профессор Т. Пальмовский ввел понятие биполярной территориальной системы Трехградье (Гданьск — Гдыня — Сопот) — Калининград [16]; в развитие этой идеи калининградскими учеными предложено формирование трехполярной системы с подключением также Клайпеды и развитием производственных функций еврорегионов [10; 22]. Обосновывается формирование трансграничных кластеров по обе стороны границы России и стран Евросоюза [14], совместное использования ресурсов Вислинского и Куршского заливов и его побережья Россией, Польшей и Литвой [12]. Ряд работ посвящен совершенствованию форм трансграничного сотрудничества [13; 15; 18; 19; 23], формированию трансграничных регионов [8; 9; 11; 24]. Целесообразно также применение опыта

³ Подробнее см.: [6].

⁴ Такие визы также выдаются в Москве (Шереметьево).

разработки предложений по развитию трансграничного сотрудничества и созданию НПФМЭИ в других макрорегионах за пределами Балтики [1—3; 17].

Подготовка совместных проектов территориального планирования в рамках новой программы приграничного сотрудничества 2014—2020 гг., в рамках деятельности еврорегионов и других форм международной кооперации, даже при отсутствии надлежащей законодательной базы, была бы весьма полезна для развития приграничных регионов соседних стран и корректировки их собственных документов. Однако более эффективным для приграничных регионов РФ (пока законодательно, на уровне международных договоров (соглашений) не создана база сотрудничества в сфере территориального планирования) представляется включение рекомендаций по разработке совместных трансграничных проектов в документах стратегического и территориального планирования федерального, регионального и муниципального уровней.

Заключение

1. Приграничное положение должно стать более важным фактором пространственного планирования. Его особенности должны отражаться в документах стратегического и территориального планирования приграничных субъектов РФ и их муниципальных образований.

2. Формирование трансграничных регионов способствует повышению конкурентоспособности входящих в него территорий граничащих друг с другом стран, их устойчивому развитию. Это делает целесообразным совместную разработку документов стратегического и территориального планирования.

3. Субъекты Российской Федерации, расположенные на Балтике, особенно активно сотрудничающие с соседями и формирующие вместе с ними трансграничные регионы, могут стать лидерами в разработке совместных с зарубежными партнерами проектов как стратегического, так и территориального планирования.

4. С целью дальнейшего развития взаимовыгодного трансграничного сотрудничества необходимо принятие федерального закона «О приграничном сотрудничестве».

5. Важным фактором стало бы прекращение невыгодного для обеих сторон политического и экономического противостояния и принятие нового базового соглашения между Россией и ЕС, которое должно прийти на смену СПС, срок действия которого истек 1 декабря 2007 г.

6. Имеет смысл внести дополнения в документы, регламентирующие стратегическое планирование, и в Градостроительный кодекс РФ с тем, чтобы применительно к приграничным субъектам РФ предусматривалась разработка рекомендаций о налаживании трансграничного сотрудничества.

7. При разработке документов территориального планирования необходимо использовать положительный зарубежный опыт, в частности достижения ландшафтного планирования в ФРГ.



8. Реализация совместных проектов стратегического и территориального планирования соседними приграничными регионами, входящими в транснациональный регион, будет способствовать развитию в них международной производственной кооперации, расширению сотрудничества в социальной сфере и организации рационального природопользования. Следует активнее использовать возможности Совета государств Балтийского моря, программ и фондов ЕС с участием РФ и проектов российских научных фондов с участием зарубежных партнеров, деятельность еврорегионов и договоров о сотрудничестве с зарубежными партнерами.

Список литературы

1. Бакланов П. Я., Ганзей С. С. Трансграничные территории: проблемы устойчивого природопользования. Владивосток, 2008.
2. Вардомский Л. Б. Приграничное сотрудничество на «новых и старых» границах России // Евразийская экономическая интеграция. 2008. № 1. URL: http://www.eabr.org/media/img/rus/publications/magazine/no1/n1_2008_14_Vardomskiy.pdf (дата обращения: 01.06.2014).
3. Герасименко Т. И., Гладкий Ю. Н. Трансграничность как фактор этнокультурного и экономического развития // Изв. Рус. геогр. о-ва. 2005. Т. 137, вып. 6. С. 1—9.
4. Градостроительный кодекс Российской Федерации от 29.12.2004 № 190-ФЗ. [Электронный ресурс]. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».
5. Дедков В. П., Федоров Г. М. Пространственное, территориальное и ландшафтное планирование в регионе. Калининград, 2006.
6. Каледин Н. В., Корнеевец В. С., Чекалина Т. Н. Сетевое сотрудничество как основополагающий фактор формирования трансграничных регионов // Вестник СПбГУ. Сер. Геология, география. 2008. № 4. С. 130—139.
7. Клемешев А. П., Федоров Г. М. От изолированного эксклава — к коридору развития. Калининград, 2004.
8. Корнеевец В. С. Международная регионализация на Балтике. СПб., 2010.
9. Корнеевец В. С. Формирование трансграничных мезорегионов на Балтике. Калининград, 2010.
10. Корнеевец В. С., Федоров Г. М. Еврорегионы — новый формат взаимодействия // Космополис. 2008. № 2 (21). С. 78—85.
11. Корнеевец В. С., Федоров Г. М. Трансграничная регионализация в условиях глобализации // Балтийский регион. 2010. № 4 (6). С. 103—114.
12. Кропинова Е. Г. Сотрудничество между Россией и ЕС в сфере инновационного развития туризма на примере программы сотрудничества «Литва — Польша — Россия» // Балтийский регион. 2013. № 4 (18). С. 67—80.
13. Межевич Н. М. Приграничное сотрудничество и практика деятельности еврорегионов на Северо-Западе России и в Республике Беларусь: практический опыт, законодательное обеспечение. СПб., 2009.
14. Михайлов А. С. География международных кластеров в Балтийском регионе // Балтийский регион. 2014. № 1 (19). С. 149—163.
15. Одинг Н. Ю., Федоров Г. М. Активизация российского участия в трансграничном сотрудничестве на Балтике // Вестник РГУ им. И. Канта. 2009. № 3. С. 63—69.

16. *Пальмовский Т.* Новая балтийская биполярная модель межрегионального сотрудничества // Вестник Калининградского государственного университета. 2004. № 6.

17. *Российско-украинское* пограничье: двадцать лет разделенного единства / под ред. В. А. Колосова, О. И. Вендиной. М., 2011.

18. *Северо-Запад* России в регионе Балтийского моря: проблемы и перспективы экономического взаимодействия и сотрудничества / ред. Я. Зауха, Л. Э. Лимонов, Н. Ю. Одинг [и др.]. Калининград, 2008.

19. *Сергунин А. А.* Россия и Европейский союз в Балтийском регионе: тернистый путь к партнерству // Балтийский регион. 2013. № 4 (18). С. 53—66.

20. *Требования* к стратегии социально-экономического развития субъекта Российской Федерации : приказ Минрегиона РФ от 27.02.2007 № 14. URL: <http://base.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?base=EXP;n=390023;req=doc> (дата обращения: 10.06.2014).

21. *Федоров Г. М., Корнеевец В. С.* Трансграничные регионы в иерархической системе регионов: системный подход // Балтийский регион. 2009. № 2. С. 32—41.

22. *Федоров Г. М., Зверев Ю. М., Корнеевец В. С.* Россия на Балтике: 1990—2007 годы. Калининград, 2008.

23. *Федоров Г. М., Зверев Ю. М., Корнеевец В. С.* Россия на Балтике: 1990—2012 годы. Калининград, 2013.

24. *Fedorov G., Korneevets V.* Theoretical aspects of forming the Trans-Border regions // Human resources — the main factor of regional development. Klaipeda, 2010. P. 46—52.

25. *Friedmann J.* A general theory of polarized development. Ford Foundation. Urban and Regional Development Advisory Program in Chile. 1967.

26. *Kivikari U.* A Growth Triangle as an Application of the Northern Dimension Policy in the Baltic Sea Region. Russian-Europe Centre for Economic Policy. Policy Paper. URL: <http://www.etela-suomi.fi/english/pdf/kivikari> (дата обращения: 01.02.2014).

27. *Kivikari U., Lindstrom M., Lihuto K.* The external economics relations of the Kaliningrad Region. Turku school of economics and business administration, Discussion. 1998. P. 2.

28. *Vision and Strategy* around the Baltic. URL: <http://vasab.leontief.net/vasab2010/part2r.htm> (дата обращения: 01.06.2014).

Об авторе

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

E-mail: GFedorov@kantiana.ru



BORDER POSITION AS A FACTOR OF STRATEGIC
AND TERRITORIAL PLANNING IN RUSSIAN REGIONS IN THE BALTIC

G. Fedorov*

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

Received on March 16, 2014

In the conditions of globalization, Russian border regions can form trans-border regions through cooperation with the neighbouring territories of other states. The optimisation of spatial organisation of economy, social sphere, and nature management using the tools of spatial planning is fully justified in the case of trans-border regions as well as in that of national ones. However, in Russia, spatial (strategic and territorial) planning does not imply joint development of documents with the border regions of neighbouring states. Nevertheless, the border position of a region (at least, due to the presence of border zones) has a significant effect on the content of regional strategies for socioeconomic development and schemes for territorial planning of constituent entities and municipal districts. The result is a combination of measures aimed simultaneously at solving defence problems, delivering economic security, and supporting trans-border cooperation. The Baltic macroregion has vast experience in developing joint Russia-EU programmes. This experience of coordinating activities in the economic and sociocultural spheres, as well as international spatial planning innovations (German landscape planning, etc.), can be adopted in Russia.

Key words: spatial planning, strategic planning, territorial planning, trans-border regions.

About the author

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

E-mail: gfedorov@kantiana.ru

УДК 339.924 (911:3)

**ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ
АСПЕКТЫ
ПРИГРАНИЧНОГО
ЭКОНОМИЧЕСКОГО
СОТРУДНИЧЕСТВА
НА ОСНОВЕ
ИНТЕГРАЦИОННЫХ
ПРОЦЕССОВ**

В. С. Бильчак*



Рассматриваются теоретические аспекты приграничной экономики в условиях современных интеграционных процессов. Приводятся школы и концепции интеграции, отмечается роль государственного регулирования, связанного с деформациями в развитии мирового хозяйственного механизма. Для современной науки представляет интерес эволюция интеграционных процессов, которая наложила свой отпечаток на главные элементы мирового хозяйственного механизма: от классической буржуазной политической экономии, монополистического регулирования, которое обосновало монополистическую конкуренцию, несовершенную конкуренцию, олигополию, полюй и полюсов экономического роста, до определенных элементов государственного регулирования, общественного воспроизводства в международном масштабе.

Исследуются основные элементы и ступени экономической интеграции, которые принимают ряд последовательных форм: зона свободной торговли, таможенный союз, общий рынок, полная экономическая интеграция и экономический союз. Показано, что движение этих ступеней происходит от низших к высшим, от процессов интеграции, когда включаются товарные рынки, затем рынки капитала и рабочей силы, и, наконец, интегрируется социальная сфера. Теоретические аспекты всех этих преобразований хорошо видны на примере интеграционных процессов в Европейском союзе.

Ключевые слова: экономическая, хозяйственная интеграция, приграничная экономика, хозяйственный механизм, рыночный механизм, концепции интеграции, школы интеграции

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

Поступила в редакцию 10.02.2014 г.

doi: 10.5922/2074-9848-2014-3-6

© Бильчак В. С., 2014

Введение

На протяжении XX в. активно развивалось приграничное сотрудничество в рамках развитых экономических систем. Следует особо подчеркнуть, что приграничное сотрудничество в первую очередь было направлено на обеспечение следующих государственных функций:

- 1) военно-политическая стратегия как основной объект территориальной целостности государства;
- 2) сокращение разрыва в уровне развития в экономической, культурной и социальной сферах;
- 3) выбор эффективной системы иммиграции и передвижения рабочей силы;
- 4) создание новых товаров, услуг и рабочих мест;
- 5) развитие культуры и способов поведения, которые ведут к интеграционным процессам.

Во второй половине XX в. наиболее интенсивно начали развиваться экономические интеграционные процессы в приграничных государствах. Основой экономической интеграции является масштабность хозяйственного развития приграничных стран, при которой масштабы национального производства выходят за пределы национального рынка, а его дальнейшее развитие обусловлено углублением общественного разделения труда.

Общественное разделение труда — это объективный процесс развития производительных сил, при котором происходят обособление различных видов трудовой деятельности, специализация производственных единиц и обмен между ними продуктами своей деятельности. Общественное разделение труда предопределяет его последующую интеграцию, взаимосвязи между отдельными специализированными частями.

В свою очередь, региональная специализация обусловлена сочетанием отраслевого и территориального разделения труда. Территориальное разделение труда определяет не только специализацию регионов на производство определенных видов продукции, но и служит объективной и самой надежной основой экономической интеграции и взаимодействия приграничных регионов [4; 7].

1. Эволюция интеграционных приграничных процессов

Экономическая интеграция — это процесс объединения элементов национальных экономик, высшая на современном этапе ступень интернационализации хозяйственной жизни. В результате интернационализации экономических процессов сформировалась структура мирового хозяйства, которая состоит из рынков земли, товаров и услуг, капиталов, рабочей силы, валютной и финансово-кредитной систем.

Приграничные, как и трансграничные экономические отношения, неразрывно связаны с процессами интернационализации, которые слу-

жат основой производственной специализации регионов и вызывают объективную потребность в интеграции с другими регионами, и прежде всего с сопредельными [3; 5; 6].

Многочисленные экономические школы и концепции трансграничной интеграции образуют весьма сложную систему. Однако при внимательном анализе можно обнаружить, что данная система претерпела определенную эволюцию.

Экономическая наука изучает объективные преобразования через призму своего собственного предмета исследования, рассматривая экономические отношения через хозяйственный механизм функционирования и развития факторов производства. Хозяйственный механизм — это система методов и инструментов регулирования процесса общественного воспроизводства на основе общих и специфических для данной формации экономических законов [8].

Современный хозяйственный механизм состоит из трех основных регулирующих элементов. При этом изучение каждого из них представляет различные направления экономической мысли. Главный элемент данного механизма — стихийное рыночное регулирование общественного воспроизводства, питавшее в XVII—XIX вв. классическую буржуазную политическую экономию с ее идеями фритредерства и глубокой верой во всемогущество рынка.

Монополистическое регулирование, связанное с деформациями в развитии мирового хозяйственного механизма, — второй его элемент. Он представляет собой целенаправленное влияние на рынок в интересах одного или нескольких его участников. Эта модификация капиталистического хозяйственного механизма послужила зарождению и развитию различных теорий «монополистической конкуренции» (Э. Чемберлин, Р. Триффин и др.), «несовершенной конкуренции» (Дж. Робинсон), теории «олигополии» (А. Каплан, Дж. Кларк), «полей и полюсов» экономического роста (Ф. Перру), «экономической системы», утверждающей, что современный капитализм включает в себе, в сущности, две уравновешивающие друг друга системы: рыночную и плановую (Дж. К. Гэлбрейт).

Третий главный элемент капиталистического хозяйственного механизма — государственное регулирование некоторых аспектов общественного воспроизводства в национальных экономических системах или межгосударственное их регулирование в международном масштабе. Подобное регулирование целенаправленное и поэтому противостоит стихийно-рыночному. Однако два последних элемента не только сотрудничают между собой, но могут и противостоять друг другу, что может выражаться, например, в антимонопольном регулировании со стороны государства.

Расширение государственного вмешательства в экономические процессы, особенно усилившееся после кризиса 1929—1933 гг., нашло свое теоретическое отражение в различных концепциях государственного регулирования экономики (В. Зомбарт, Дж. М. Кейнс, А. Хансен,



С. Харрис, А. Гручи и др.). В 1920-х гг. немецким экономистом и социологом Вернером Зомбартом (1863—1941) была разработана теория смешанной экономики, согласно которой экономика развитых стран в результате роста масштабов хозяйственной деятельности государства превратилась из системы частного предпринимательства в систему смешанной экономики, состоящей из частного и государственного секторов, которые взаимно дополняют друг друга. После Второй мировой войны активным сторонником этой концепции выступил американский экономист, представитель неокейнсианства Алвин Хансен (1887—1975), который считал, что контроль над современной экономикой развитых стран осуществляется как обществом, так и частными институтами с целью повышения социального благосостояния народов и что экономическая и социальная деятельность государства может ликвидировать противоречия капитализма, обеспечить бескризисное развитие экономики, высокие и устойчивые темпы ее роста [1].

Подобные элементы и стадии эволюции прослеживаются и в развитии теории международной региональной интеграции, механизм которой является международным вариантом национального хозяйственного механизма регулирования экономики.

Однако в действии механизма региональной интеграции есть несколько особенностей. Во-первых, он стал развиваться уже при существовании всех трех элементов хозяйственного механизма внутри суверенных государств. Поэтому при проецировании на региональную арену элементы переносились не один за другим, а все сразу. Процесс переноса происходил с некоторыми отклонениями в сторону рыночного аспекта. Именно он играет главную роль в интеграционном механизме: процесс целенаправленного формирования межрегионального, приграничного экономического сотрудничества связан на начальном этапе с ослаблением государственного регулирования внешнеэкономических отношений стран-участниц.

Следовательно, первой школой приграничной интеграции выступила рыночная школа. Ее представители одними из первых попытались дать теоретическое объяснение региональной интеграции. К ним относятся американский экономист Людвиг фон Мизес, швейцарский экономист Вильгельм Репке, французский экономист Жак Рюэфф и др.

Представители этой школы были последовательными сторонниками основного принципа экономического либерализма, заключавшегося в признании рынка в качестве лучшего регулятора экономики, который не могут заменить никакие «искусственные» механизмы ее регулирования со стороны государства. Более того, по мнению либералов, государственное вмешательство в экономические процессы способно вызвать одни лишь нарушения в нормальном функционировании хозяйственной системы.

Представление о дезорганизующей роли государственного регулирования экономическими процессами переносится представителями этой школы на внешнеэкономическую сферу. Еще в 1934 г. шведский экономист Г. Кассель, идеи которого оказали большое влияние на со-

временные теории международной торговли, высказал убеждение, что все существующие в капиталистическом мире экономические беды порождены политикой протекционизма [14].

Однако наиболее четко эта позиция была выражена В. Репке, который утверждал следующее: «Ясно одно: чрезмерное вмешательство правительства, отклоняя рыночную экономику с пути, предписанного механизмом конкуренции и цен, нагромождение, запретов и приказов, притупление инициатив, официальное установление цен и ограничение важнейших экономических свобод должно вести к ошибкам, узким местам, недостаточно оптимальным действиям и всякого рода диспропорциям. Поначалу все это преодолевается еще сравнительно легко, но по мере углубления государственного вмешательства — завершается общим хаосом» [16].

Во взглядах экономистов рыночной школы главным смыслом региональной интеграции является создание такого международного хозяйственного пространства, где были бы восстановлены нарушенные права самодостаточного рыночного механизма, стихийные силы которого оптимально бы регулировали экономическую жизнь приграничных стран.

Таким образом, полная интеграция, по мнению представителей данной школы, это достижение единого рыночного пространства в масштабе нескольких стран, где обеспечена полная свобода конкуренции и стихийных рыночных сил. По мнению французского социолога Р. Арона, «две различные экономические единицы могут быть признаны наиболее интегрированными, если сделка между индивидами, каждый из которых находится в пределах одной из этих единиц, наиболее точно приближается к сделке между двумя индивидами в рамках одной и той же единицы» [9].

Аналогично полную интеграцию описывали и остальные представители рыночной школы. Вильям Репке, например, утверждал, что интеграция — это «такое положение вещей, когда между различными национальными хозяйствами возможны столь же свободные и выгодные торговые отношения, как и те, какие существуют внутри национального хозяйства» [17].

Такая ситуация должна возникнуть в результате отмены любого государственного вмешательства в регулирование экономических процессов и предоставления возможности рыночному механизму самому решать все возникающие проблемы.

Критерием же достижения приграничной интеграции выступает степень свободы действия рыночных механизмов и, следовательно, уровень регулирующего воздействия со стороны государственных органов.

Следующей школой приграничной интеграции стала рыночно-институциональная школа, основывающаяся на принципах неолиберализма. Представители данной школы — Жан Вайлер, Морис Аллэ, Бэл Балаша, Ганс Крамер и Клаус Мейер — рассматривают приграничную экономическую интеграцию как процесс и как состояние дел. Рассмат-



риваемая как процесс приграничная интеграция включает в себя «меры, призванные устранить дискриминацию между хозяйственными единицами, относящимися к различным национальным государствам; рассматриваемая как состояние экономики, может быть представлена как отсутствие различных форм дискриминации между национальными хозяйствами» [12].

Под отсутствием дискриминации представителями рыночно-институциональной школы понимается отсутствие каких-либо ограничительных мер со стороны государств, которые подавляли бы свободу действий частного бизнеса в интегрируемом регионе, в том числе свободу монополизации рынка. Иначе говоря, необходимость гармонизации хозяйственной политики стран-членов интеграционного комплекса — это лишь вспомогательный элемент, цель которого — создание оптимальных условий для функционирования рыночного механизма.

Наиболее ярко данный принцип был выражен в 1960 г. М. Аллэ. Он считал, что интеграция в конечном счете приведет к единому рынку, внутри которого отсутствуют какие-либо преграды для движения товаров, капитала и людей, нет ни таможенных пошлин, ни количественных ограничений, валюта свободно обратима, а капиталы могут свободно инвестироваться там, где имеется более высокая рентабельность [10].

По мнению другого представителя рыночно-институциональной школы К. Мейера, интеграция представляет собой объединение ряда национальных хозяйственных механизмов в один общий хозяйственный комплекс с преобразованием их внешнеэкономических отношений во внутреннюю торговлю. Поэтому роль государственного регулирования должна сводиться к ликвидации различий между режимами внешней и внутренней торговли стран-участников интеграционного комплекса. Кроме приведения во взаимное соответствие режимов торговли, К. Мейер указывает на необходимость унификации и других сфер общественных отношений на внутреннем и внешнем уровнях: различия в эластичности спроса и предложения, специфика относительных издержек, различия в языке, культуре. При этом он указывает на существование таких различий и внутри отдельных стран между их регионами. К. Мейер впервые обращает внимание на роль регионов как основных посредников и участников приграничной интеграции.

Особое внимание К. Мейер уделяет политико-правовой сфере и находит искомый критерий в различии степени и методов государственного регулирования межнациональных хозяйственных отношений. «Пока государство в том виде, в каком оно сегодня предстает, столь значительно участвует в экономике, достаточно неидентичности государственной власти, чтобы расчленить (мировое) хозяйство на разнообразные народные хозяйства, которые поэтому могут вновь вступать в отношения друг с другом лишь в специфических формах, определяемых опять же официальной властью» [15]. Чтобы смягчить негативное воздействие, оказываемое подобным расчленением, нужно уменьшить это различие с помощью двусторонних и многосторонних соглашений относительно тарифных режимов и т. п.

2. Ступени экономической приграничной интеграции

Представители рыночно-институциональной школы рассматривают интеграцию как воплощение определенного единства экономических и политико-правовых элементов. Причем это единство развивается постепенно от низших ступеней к высшим.

Эти ступени, как считает Б. Балаша, принимают ряд последовательных форм в приграничных государствах: зона свободной торговли, таможенный союз, общий рынок, экономический союз и полную экономическую интеграцию (рис.).



Рис. Ступени экономической приграничной интеграции

Движение от низших ступеней к высшим требует, по мнению Б. Балаши, расширения круга интегрируемых сфер общественной жизни: сначала в процесс интеграции включаются товарные рынки, затем рынки капитала и рабочей силы и, наконец, социальная сфера. С другой стороны, необходимы соответствующие институциональные преобразования, интеграционный процесс начинается не с зоны свободной торговли, а с введения преференциальных тарифов.

Г. Крамер полагал, что до перечисленных ступеней возникают неинституциональные формы взаимодействия, к которым он относил различные межфирменные соглашения, создание совместных предпри-

ятий, слияние компаний разных стран, учреждение международных предпринимательских союзов, а также международных организаций неправительственного характера.

Последующие стадии интеграции Г. Крамер относит к институциональным формам. Здесь он выделяет три последовательные ступени:

1. «Интеграция посредством односторонних государственных мероприятий». Этот этап характеризуется односторонними изменениями внешнеэкономической политики стран в сторону снижения либо повышения таможенных тарифов и т. п.

2. «Кооперативная интеграция». Заключение разовых межгосударственных соглашений и договоров (двусторонних и многосторонних) в области трансграничного сотрудничества.

3. «Институциональная интеграция» [18]. Для этого этапа присуще создание совместных наднациональных органов, наделенных правом принимать решения различной обязывающей силы.

При внимательном анализе ступеней или форм приграничной интеграции, рассматриваемых Б. Балашей и другими представителями рыночно-институциональной школы, обращает на себя внимание то обстоятельство, что на всех стадиях интеграции главным выступает «устранение дискриминации». А степень устранения дискриминации отличает одну стадию от другой.

Отдельное внимание представители рассматриваемой школы уделяли проблеме институтов на высшей ступени интеграции. М. Аллэ считал, что в процессе приграничного сотрудничества возникает необходимость общих институтов для всего интеграционного региона. При этом он высказывается в пользу федеративной формы их организации.

Г. Крамер перечисляет пять различных форм организации интеграционных институтов. Простейшая форма — учреждение организации, состоящей из представителей государств-членов, обладающей только рекомендательными полномочиями. Вторая форма предполагает создание организации, в которой решения принимаются представителями на основе принципа единогласия. Третья форма организации уже требует не единогласия, а большинства голосов при принятии решений, относящихся к ее компетенции. На следующем, четвертом, уровне организации интеграционных институтов создается наднациональный орган, независимый от государств-членов, который обладает рекомендательными полномочиями. И наконец, пятая форма — это наднациональный орган, принимающий решения, уже обязательные для государств-членов. При этом Г. Крамер допускает на практике разные сочетания пяти форм [18].

Б. Балаша подчеркивает, что согласование действий вызывает «необходимость институирования какого-то межправительственного органа, решения которого не требуют единогласия, однако являются обязательными для участвующих государств» [12]. При этом суверенные государства сохраняют свободу действий в различных сферах экономики, то есть учреждение такого органа не выступает эквивалентом создания наднациональной власти в интеграционном комплексе.

К. Мейер по-другому трактует проблему институтов. Как и другие представители рыночно-институциональной школы, он считает, что



«всякая экономическая интеграция нуждается в собственных органах, которые выполняют в новом объединенном народном хозяйстве те функции, какие до этого национальные институты осуществляли в отношении своих национальных хозяйств» [15]. Исходя из этого, он разделяет интеграционные институты на межнациональные, подлежащие контролю со стороны правительств и парламентов государств-членов, и наднациональные.

Однако К. Мейер подчеркивает, что экономическая и, особенно, приграничная, а затем трансграничная интеграция приведет к объединению национальных государственных институтов лишь в той части, которая напрямую связана с регулированием экономических отношений, а не в полном объеме их функций и полномочий. «Вывод, что экономическая интеграция в нашем понимании может осуществиться лишь путем слияния государств, поддерживающих народные хозяйства, является поспешным» [15].

Он разделяет суверенитет государства на экономическую и политическую составляющую. Та часть суверенитета, которая непосредственно не связана с регулированием экономики, продолжает существовать самостоятельно и после экономической интеграции. А на основе связи экономических секторов суверенитета стран-участниц интеграционного комплекса создается некая межнациональная или наднациональная институциональная система.

Наконец, К. Мейер предполагает совместное сосуществование ряда урезанных национальных «государственностей», региональной и трансграничной «государственности», относящихся к различным сферам общественного воспроизводства.

Научные концепции и выводы Г. Крамера, Б. Балаша, К. Мейера и других нашли полное подтверждение в современных теоретических исследованиях, которые убедительно реализованы на примере Западной Европы. В конце XX и начале XXI в. в Европе наметились три взаимосвязанных процесса приграничной интеграции. Во-первых, — это свертывание границ внутри членов Европейского союза (ЕС) и перенесение их на внешние границы государств участвующих в этом интеграционном образовании. Во-вторых, происходит сближение интеллектуальных, культурных, политических, торгово-экономических контактов, как внутри самого интеграционного образования, так и государствами, находящимися за внешними границами ЕС. В-третьих, приграничная и экономическая интеграция положительно повлияли на процессы демократизации в других Европейских странах, которые вступили или ждут вступления в ЕС.

В июле 2002 г. состоялся IX Конгресс местных и региональных органов Европы. На этом Конгрессе впервые введено понятие «трансевропейское сотрудничество». Смысл и назначение трансевропейского сотрудничества заключается в том, что кроме двух-трех сторонних контактов между местными и региональными органами власти ЕС могут привлекаться смежные и не смежные территории не только членов ЕС, но и других приграничных государств.

Кроме того на Конгрессе создано товарищество европейских приграничных регионов, которое развивается на следующих четырех уровнях: 1) приграничный; 2) трансграничный; 3) межрегиональный; 4) международный. Все эти уровни поддерживаются следующими организационными формами сотрудничества: правительственно-региональным и регионально-коммунальным.

В последнее время в теоретических и практических исследованиях стали применяться две модели приграничного и трансграничного сотрудничества, которые, собственно говоря, в чистом виде делятся на строго «приграничные», когда государства сотрудничают друг с другом, и «межрегиональные» и «трансграничные», когда государства сотрудничают с неопределяемыми (не имеющими между собой границ) зарубежными сообществами. При этом первая модель — «самоуправляющаяся» — применяется на внутренних границах ЕС, а вторая — «административно-самоуправляющаяся» — доминирует на внешних границах ЕС. Примером второй модели являются все сформированные еврорегионы.

В дальнейшем ученые работают над созданием новой типологии форм приграничного и трансграничного сотрудничества. Наиболее продвинутыми исследованиями сегодня можно назвать работы М. Перкманна, профессора Ланкастерского университета. Не вдаваясь в детализацию, можно сослаться на два подхода, которые выделил М. Перкманн в новой типологизации, — это интенсивность сотрудничества и географический охват. На основе этих двух подходов европейские ученые выделяют четыре типа трансграничных регионов: 1) рабочее сообщество; 2) еврорегионы в стадии становления; 3) еврорегионы с широким географическим охватом; 4) интегрированные еврорегионы с высокой степенью интенсивности сотрудничества.

Именно по этой типологии в последние годы опубликовано наибольшее количество научных публикаций.

Заключение

Развитие всех школ и концепций, в том числе и рыночно-институциональной концепции приграничной интеграции, столкнулись с дилеммой. Когда национальные хозяйства объединяются в интегрированный комплекс, государственное вмешательство в хозяйственные процессы должно сводиться в основном к одной задаче: как можно более полному устранению дискриминации в движении товаров, рабочей силы и капиталов через границы. Это предполагает свертывание многих других аспектов государственного регулирования. И в то же время, по мнению представителей школ и концепций, такое регулирование необходимо. Кроме того, они сводят интеграцию лишь к реализации мероприятий по устранению дискриминации («негативная» интеграция) для участников хозяйственной деятельности и не рассматривают вопросы «позитивной» интеграции, понятие которой до сих пор имеет огромное практическое значение.

Следует особо подчеркнуть, что теоретические аспекты приграничного сотрудничества на основе интеграционных процессов имеют акту-

альное значение для современной практики. Поэтому данное исследование необходимо развивать и конкретизировать к современным изменениям в экономических процессах. Все это позволит приграничным регионам сопредельных государств наметить основные этапы и направления развития двусторонних интеграционных экономических, и социально-культурных связей.

Список литературы

1. *Большой экономический словарь* / под ред. А. Н. Азрилияна. М., 1997.
2. *Бильчак В. С., Захаров В. Ф.* Региональная экономика : монография / под ред. В. С. Бильчака. Калининград, 1998.
3. *Бильчак В. С., Дуленко Н. Г.* Предпринимательство региона. Калининград, 2008.
4. *Бильчак В. С., Носачевская Е. А.* Программирование развития научной деятельности: инструменты, методы, модели : монография. Калининград, 2011.
5. *Бильчак В. С., Дуленко Н. Г.* Малое предпринимательство: муниципальный уровень развития : монография. Калининград, 2012.
6. *Бильчак М. В.* Интеграция в приграничном регионе : монография. Калининград, 2012.
7. *Трансграничное сотрудничество в процессах европейской интеграции* / под ред. В. С. Бильчака, М. Горновича. Калининград, 2011.
8. *Шишков Ю. В.* Теории региональной капиталистической интеграции. М., 1978.
9. *Aron R.* Problems of European Integratin // *Lyods Dank Rewiew*, April, 1953.
10. *Allais M.* L'Europe unie. Rout de la prosperite. Paris, 1960.
11. *Allais M.* La liberalisation des relations economiques internationales. Paris, 1972.
12. *Balassa B.* The theory of Economic Integration. London, 1962.
13. *Bilchak V. S.* Cross-border economics. Olsztyn, 2002.
14. *Cassel O.* From Protectionism through Planned Economy to Dictatorship // *International Conciliation*. New York. October 1934.
15. *Meyer K.* Zur Theorie der wirtschaftlichen Integration // *Kyklos*. 1966. №4.
16. *Repke W.* A Human Economy // *The Social Framework of the Free Market*. Indianapolis, 1971.
17. *Repke W.* International Order and Economic Integration. Dortrecht, 1959.
18. *Kramer H. R.* Formen und Methoden der internationalen wirtschaftlichen Integration // *Versuch einer Systematik*. Tubingen, 1969.

Об авторе

Василий Степанович Бильчак, доктор экономических наук, профессор, Балтийский федеральный университет им. И. Канта, Россия.
E-mail: bilchakvs@mail.ru



THEORETICAL ASPECTS
OF CROSS-BORDER INTEGRATION-BASED ECONOMIC
COOPERATION

V. Bilchak*

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

Received on February 10, 2014

In this article the author analyses theoretical aspects of border economy in the conditions of modern processes of integration. The author describes the existing schools and concepts of integration stressing the role of government regulation relating to the deformations in the development of the world economic mechanism. Modern studies focus on the evolution of integration processes, which has largely affected the key elements of the world economic mechanism from classical political economy, monopoly regulation. This resulted in monopolistic competition, imperfect competition, and oligopoly – largely, through all fields and poles of economic growth to certain elements of government regulation and social reproduction on the international scale.

The author examines the key elements and stages of economic integration. These stages assume a number of consecutive forms: free trade zone, customs union, common market, complete economic integration, and economic union. The article shows that the transition occurs from the lowest to the highest stages — from the processes of integration involving, firstly, trade market and then capital and labour markets to the integration of social sphere. The theoretical aspects of all these transformations can be easily traced in the case of EU integration processes.

Key words: economics integration, border economy, economics mechanism, market mechanism, concepts of integration, schools of integration.

About the author

*Prof. Vasily Bilchak, Immanuel Kant Baltic Federal University, Russia.
E-mail: bilchakvs@mail.ru*

УДК 342.7

**ИДЕНТИЧНОСТЬ
И ГРАНИЦА:
НЕКОТОРЫЕ
ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ
ВОПРОСЫ И ПРАКТИКИ
В ВОСТОЧНОЙ ЧАСТИ
БАЛТИЙСКОГО МОРЯ**

Н. М. Межевич*



В Европе и России на современном этапе общественного развития новую актуальность приобретают исследования, связанные с анализом и оценкой этнических и государственных границ. В течение последних трех десятилетий государственные границы в Балтийском регионе отличались стабильностью, чего нельзя сказать о европейских границах в целом. С точки зрения автора, ключевой причиной оформившегося кризиса в отношениях России и Европы стало демонстративное игнорирование российских интересов в сопредельных странах, образовавшихся после распада СССР. Однако эскалация конфликта была предопределена исторически и географически. Политические границы государств постсоветского пространства не совпадают с этническими, и поэтому попытки консолидации государств на базе этнической мобилизации встречают адекватное сопротивление групп с иной идентичностью. В Балтийском регионе данные процессы не проявились в украинском масштабе, но предпосылки для возникновения этнополитических конфликтов указанного типа существуют. Посткрымская политическая дискуссия в государствах Прибалтики показала, что сторонники жесткой ассимиляционной модели государственной идентичности преобладают в Вильнюсе, Риге, Таллине.

Цель исследования — анализ политических последствий конфликта существующих моделей этнополитической идентификации в пограничных пространствах в восточной части Балтийского региона. Результатом работы следует считать доказательство существования особого типа идентичности, характерного для приграничных регионов Балтийских стран. В рамках данной идентичности классической постмодернистской дилеммы «свой — чужой» недостаточно для адекватного научного анализа и тем более политического про-

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

Поступила в редакцию 15.05.2014 г.

doi: 10.5922/2074-9848-2014-3-7

© Межевич Н. М., 2014

гноза. *Формирование особой, «двойной», «переходной» идентичности в приграничных районах может служить как инструментом укрепления государств и межгосударственных отношений, так и основанием для широкомасштабных конфликтов с плохо предсказуемыми последствиями.*

Ключевые слова: границы, идентичность, постмодернизм, этнополитическая мобилизация, политическая ангажированность, Балтийский регион

Вопросы государственных границ не могут оставаться на периферии государственной политики просто потому, что границы обязательный признак государства. Мировая и европейская наука, представленная географами и историками, этнографами и международниками, уделяла и уделяет большое внимание этим вопросам. В XX в. исследования государственных границ становятся необыкновенно популярными. Этот интерес к границам был спровоцирован четырьмя дискуссиями. Отметим, что три из них имеют прямое отношение к Балтийскому региону:

1. Послевоенные границы (Первая мировая война).
2. Послевоенные границы (Вторая мировая война).
3. Распад колониальной системы.
4. Распад социалистического блока и СССР.

На практике проблема дихотомии государственных и этнических границ наиболее активно решалась в рамках территориально-политического разграничения по результатам двух мировых войн. По результатам Первой мировой войны на Балтике ряд границ были проведены без учета этнического фактора. Это относилось к германо-польской, польско-литовской, латвийско-советской, эстонско-советской границам. Характерно, что все они оказались источником нестабильности, военных конфликтов и подверглись коренной ревизии после Второй мировой войны. Их корректировка производилась уже в соответствии с этническим фактором. Новые германо-польские, польско-советские рубежи были проведены с учетом стратегических и этнографических соображений. Если же стратегические факторы вступали в противоречие с этническими границами, то корректировались этнические границы, в том числе такими способами, как депортации и оптация. Политическая и правовая оценка указанных событий является предметом для дискуссий, однако новые границы, как правило, основанные на совпадении этнических и политических рубежей, оказались стабильными и пережили те политические и экономические системы, в которых они были созданы.

Отметим, что в СССР исследования границ были крайне ограничены. Изучение границ в СССР воспринималось как «сползание в буржуазную лженауку — геополитику». Небольшая монография этнографа и малотиражный сборник географов из МГУ стали практически единственными работами по данной проблематике и библиографической редкостью сразу же после выхода в свет [1; 2]. Конечно же, после 1991 г. ситуация начала стремительно меняться и количество работ по лимологической проблематике нарастать высокими темпами. Предваряя неко-



торый анализ современных теорий, следует признать, что длительная изоляция советской науки привела к тому, что после 1991 г. российская научная школа уже не смогла предложить оригинальных теоретических разработок, сосредоточившись больше на исследовании конкретных границ и пограничных режимов.

Рассмотрим внешнеполитический аспект проблемы, вынесенной в заглавие данной статьи. Стабильность границ, их статус, признаки определяются общим характером отношений тех государств или государственных объединений, которые они разделяют. В 1999 г. один из ведущих российских экспертов А. Макарычев писал: «Если Россия с геополитических позиций довольно быстро определила свое новое отношение к Западу, то тот пребывает в интеллектуальной растерянности и не располагает конструктивными идеями, которыми мог бы руководствоваться в политике по отношению к России» [3, с. 3]. Время было упущено, изменилось российское восприятие европейской политики, ожидания сменились разочарованием. В результате через 15 лет, преодолев «интеллектуальную растерянность» и продвигая «Восточное партнерство», коллективный «Запад» столкнулся с жестким ответом российского государства. Декларации последних 20 лет о приоритете наших интересов в СНГ, защите соотечественников перешли в плоскость реальной политики.

Политические процессы, стремительно развертывающиеся начиная с осени 2013 г. на постсоветском пространстве, или еще, точнее, на Украине, вызывают целый комплекс сложнейших вопросов, требующих объяснения причин сложившейся ситуации. В балтийских государствах, в том числе странах Прибалтики, Польше, Финляндии и, конечно же, Германии, развернулась масштабная дискуссия о генезисе, формах, методах и перспективах российской внешней политики. Одним из важных элементов дискуссии стало новое обсуждение проблематики границ в Восточной Европе и России в частности. Отметим, что для россиян, в том числе представителей научного и экспертного сообщества, многие вопросы, обсуждаемые коллегами, давно перестали быть новыми, хотя и остаются актуальными.

Рассмотрение границ Российской Федерации в существующих ныне границах показывает удивительную преемственность границ. На этих рубежах русское государство уже существовало в конце XVI — первой половине XVII в. Совпадение конфигурации границ Российской Федерации и Русского царства 400-летней давности (особенно в европейской части России) весьма значительно. Конечно, тождественность геополитического положения России конца XX в. и России XVI—XVII вв. является сомнительной, прежде всего потому, что границы это не единственный фактор, определяющий геополитическую характеристику государства. Тем не менее основными геополитическими факторами, определившими политику России в Балтийском регионе в XVI—XVIII вв. стали следующие:

1. Отсутствие у России надежных выходов к Балтийскому морю и как следствие — отсутствие военного и торгового флотов, ограниченные возможности для внешней торговли.



2. Проживание значительной части русского, православного населения в сопредельных с Россией странах, подвергавшегося национально-культурной, языковой и правовой дискриминации со стороны государств, где оно проживало. И соответственно тяготение этого населения к Москве.

Таким образом, Россия при Президенте В. Путине оказалась перед той же дихотомией этнических и государственных границ, что и при Петре Великом. Однако прохождение границ у Белгорода, Брянска и Ивангорода вызывает закономерные вопросы о том, почему Российская империя и Советский Союз, создав все предпосылки для формирования шести национальных государств в Восточной Европе, разрушился, оставив значительную часть населения, идентифицирующего себя как «россияне», вне российских границ. Как отметил С. В. Кортунов: «Нельзя ставить знак равенства между государством, каким был Советский Союз, и страной, которой является историческая Россия» [4, с. 11]. СССР распался, но историческая Россия сохранилась, причем далеко не всегда юридические границы России совпали с границей «русского мира». В регионе Балтийского моря эта проблема также существует, хотя, очевидно, не имеет такой остроты, как на Украине. Отметим также, что, несмотря на масштабные насильственные перемещения населения, этнические и политические границы не полностью совпадают и для «польского мира».

События на Украине четко показали, что в государствах, не прошедших адекватную времени политическую и экономическую модернизацию, вопрос о географии границ может перейти из теоретической в практическую плоскость. Для этого нужны определенные условия. Неэффективное государство — это часть причин, не менее важна история границ, этнический и этнокультурный состав населения, особенно на приграничных территориях.

Ключевой вопрос, связанный с проблемой государственных границ России в целом и России на Балтике, — это двойственность и взаимное несоответствие этнокультурной и территориально-политической идентификации. Именно поэтому события на Украине так внимательно анализируются в Латвии (проблема Латгалии), Эстонии (Северо-Восток), Литве (Вильнюсский район). «На приграничных территориях категория «идентичность» выступает в нескольких взаимосвязанных ракурсах: во-первых, идентичность как граница (граница между идентичностями в географическом пространстве), во-вторых, как взаимовлияние формальных границ (в первую очередь государственных) и идентичностей» [5, с. 131].

Эти процессы, как справедливо отмечает К. Зегберс, имеют достаточно четкую географическую привязку: «В странах Восточной Европы, где после 1989 г. шел процесс строительства нации-государства (nation building) и возникали новые государства, их роль, казалось бы, возростала. Однако на деле начиная с 90-х гг. она (практика строительства государств-наций. — *Н. М.*) была в структурном и сущностном отношении ослаблена» [6, с. 69].

Значимость исследований дихотомии этнических и государственных границ объясняется масштабной ревизией европейских границ в постялтинский период. При этом следует помнить то, что «две мировые войны сильно изменили очертания карт различных стран. 54,2% границ в Западной Европе образованы после 1910 г.: 24,3% датируются 1910—1924 гг. и 29,9% возникли после Второй мировой войны» [7, с.11]. Эти цифры тревожного 1989 г. Очевидно, сегодня этот показатель, с учетом распада СССР, Чехословакии и Югославии, только вырос. «Глобализация размыла «вестфальскую картографию», а с ней и четкие разграничительные линии между территориями» [8, р. 483—484]. Граница как рубеж и барьер постепенно эволюционировала в направлении развития контактной функции, но это проходило в сложных условиях: «...коллапс советского блока... распад Советского Союза... снова поставили Европу в фокус конфликтных ситуаций и напряженности» [9, р. 25]. Это было написано 22 года назад и является свидетельством того, что текущие проблемы были своевременно предсказаны, но не услышаны. Кризис и деструкция Югославии, Молдавии, Грузии не получили адекватного научного осмысления. Так, Джозеф Камиллери указал в 1990 г. на теоретическую составляющую складывающихся проблем: «Мы живем в период перехода к новой форме гражданского общества, где нет ясно очерченных границ, базирующихся на принципе национальной идентичности» [10, р. 35].

С этой формулой трудно спорить, однако не ясно, почему в условиях транзита идентичности возникают военные конфликты и пересматриваются границы? Дело в том, что борьба за государственные границы, оставаясь на острие мировой политики, уже не является единственным «фронтом» политического противостояния государств. Развертывается борьба на «втором фронте», где действительно нет ясно очерченных границ, а процессы этнокультурной идентификации, самоидентификации, реидентификации неуклонно политизируются. Как отметил В. Тишков, «идентичность — это не только постоянно меняющиеся представления о том, что есть группа, это всегда борьба за контроль над данным представлением, за дефиницию, за то, что составляет главные черты и ценности группы. Причем борьба не только политическая. Она идет в сфере науки и религии, в области языковых отношений, символики, исторических и территориальных представлений и т.д.» [11, с. 37].

Понимание этого обстоятельства присутствует и в Вильнюсе, Риге, Таллине. С точки зрения политической элиты Прибалтики этническая форма социальной идентичности самая важная для формирования государственной идентичности, которая в этом случае становится национально-государственной идентичностью. Однако навязывание национально-государственной идентичности встретило упорное сопротивление нетитульных наций. В результате фактически началась ассимиляция, прикрываемая лозунгами интеграции и государственного патриотизма. Именно поэтому ей уделяется столько внимания. Борьба с русским языком в этом контексте вполне логична, так как действующая



национальная идентичность базируется именно на языке как ключевом формальном признаке. Идентичность религиозная дает меньше возможностей для национально-государственной идентификации. В случае с Литвой и польским меньшинством данный фактор не работает вообще. В Эстонии и Латвии фактор религиозной идентичности исторически никогда не был главным. Впрочем, гонения на православную церковь Московского патриархата в Эстонии свидетельствуют о внимании правящих элит и к этому фактору формирования национально-государственной идентичности.

Национально-государственная идентичность представляет собой фундамент современного территориально-политического образования, отягощенного многочисленными комплексами «исторической памяти». Она формируется в результате взаимодействия элементов двух типов:

1) изначальных элементов политико-культурной матрицы (национальный менталитет, стереотипы, архаические идентификационные формы, неосознаваемые элементы социальных представлений индивида о собственной групповой принадлежности и т. д.);

2) государственного принуждения, то есть возможности государства воздействовать на процессы идентификации за счет применения идеологических, экономических и политических мер.

Итак, в настоящее время наряду с официальными границами возникают размытые, подвижные границы, которые по-разному складываются в различных сферах жизни общества. В частности, можно говорить о феномене идентификационных границ. Государственная граница России неоднородна, она может быть:

— ограничителем территориального «пространства безопасности» (boundaries);

— линией перехода на сопредельную территорию (borders);

— периферийной окраинной линией (margins);

— линией соприкосновения с соседями (frontiers);

— территорией, имеющей свою специфику, сформированную под воздействием тесного взаимодействия с соседями и мультикультурализма (borderlands) [12, p. 3—4; 13, p. 15].

В Балтийском регионе российские границы, как правило, мультистатусны. Границы с Эстонией, Латвией, Литвой в силу сочетания совместного прошлого и современной системы региональной безопасности и экономических союзов обладают всеми указанными характеристиками, включая пятую, имеющую явную постмодернистскую окраску. Российско-польская граница, сформировавшаяся под влиянием барьерной функции, стремительно увеличивает контактные функции, связанные с так называемым «упрощенным режимом». Добавим, что масштаб влияния контактной функции российско-польской границы на скорость формирования постмодернистского проекта контактной зоны весьма велик. В отсутствие «упрощенного режима» только десятилетия трансграничных связей с Финляндией смогли дать подобный эффект, то есть трансформацию линии соприкосновения с соседями в территорию, имеющую свою специфику, сформированную под влиянием тес-

ного взаимодействия с соседями и мультикультурализма. Рассматривая вопрос о том, с чем связано данное явление, несложно предположить, что возникающая полистатусность границы жестко зависима от общего климата двусторонних отношений.

Вместе с тем важна и историческая составляющая, особенно в тех случаях, когда новые государственные границы — это старые административные рубежи. Майкл Эмерсон так характеризует данное положение. По его мнению, Россия — «экс-империя поневоле», потерявшая большую часть своего влияния на пространстве бывшего СССР, но все же оставшаяся сильным центром, и ЕС — «империя поневоле», постепенно присоединяющая все новые и новые территории на пространстве Европы. А поскольку эти две империи существуют в одном и том же географическом и политическом поле, то взаимодействие между ними неизбежно. Если есть центр, то есть и периферия. Проблема в случае с Россией и Евросоюзом состоит как раз в том, что эти периферии частично совпадают. В соответствии с градацией Эмерсона «регионы пограничной Европы» делятся следующим образом [14]:

- Четко очерченные периферии (то есть области, где проходит «водораздел» между двумя «империями» и не возникает вопроса о статусе той или иной территории). Вероятно, к этому типу сегодня можно отнести все юридические (Литва, Латвия) и фактические (Эстония) границы с государствами Прибалтики.

- Интегрирующиеся периферии (то есть государства, которые стремятся к интеграции с одной из двух «империй»). До 2004 г. это государства Прибалтики.

- Разделенные периферии (то есть государства, поддерживающие связь с обеими «империями»). На Балтике примеров нет, на западной границе России это, конечно же, Украина.

- Частично совпадающие периферии, то есть образования, в которых общины, идентифицирующие себя как часть одной из «империй», находятся на периферии в другой «империи». Это Северо-Восток Эстонии, часть Латгалии.

Какие же концепции, объясняющие данную ситуацию, существуют? Ряд вопросов теории трансграничных исследований идентичности всесторонне проанализированы В. Попковым. Именно поэтому мы коснемся лишь тех концепций, которые в его ключевой работе не рассматриваются [15]. При этом согласимся с позицией В. Попкова, считающего теорию «диаспор катаклизма» [16] и рассмотрение в ее рамках новых границ на постсоветском пространстве неэффективным методом исследований. Существующие подходы и концепции «трансмиграции», также обладают ограниченной пригодностью для дихотомии государственных и национальных границ [17].

Несколько больше возможностей предоставляет подход транснационалистов к международным отношениям, который предполагает то, что международные отношения это — «все виды взаимодействий между базирующимися в пределах государства субъектами, осуществляемые с пересечением государственных границ» (all interactions between



state-based actors across state boundaries) [18, p. 284]. Транснационализм объясняет кризис внутригосударственных границ как внутри ЕС, так и в других интеграционных объединениях. Граница как барьер приводит к тому, что этот институт искажает логику экономических и политических решений в государстве, вследствие чего транснационалисты считают то, что с точки зрения рациональности принимаемых решений государства проигрывают негосударственным акторам [19].

Согласно традиции конструктивистов культурная, или, точнее этническая, граница определяется результатом внутреннего социального конструирования, индивидуального и группового. Еще в 1969 г. Ф. Барт в работе «Этнические группы и границы: социальная организация культурных различий» использовал категорию «граница» для определения этнической группы. Ф. Барт и коллектив авторов сборника под его редакцией отмечали, что наличие этнических групп неизбежно предполагает пространственные границы, так как этнические общности, как правило, имеют пространственную локализацию. При этом укажем на важное наблюдение, сделанное Ф. Бартом в предисловии: «Устойчивость границ сама по себе не является проблемой и *якобы* (курсив наш. — Н. М.) предопределена изолированностью, которую порождают перечисленные характеристики — расовые различия, культурные различия, социальное деление и языковые барьеры, спонтанная и организованная вражда» [20, с. 11]. Итак, в соответствии с классическим подходом Ф. Барта, этническая граница отражает результат внутреннего социального конструирования или организации культурных и психологических различий в условиях взаимодействия данной этнической группы с другими группами. Действительно если границы фиксируют различия между двумя этническими общностями, то градиент этого различия масштабнее в том случае, если каждая сторона относительно пограничной линии может себя идентифицировать как носителей принципиально отличных ценностных и символических смыслов и образов [21].

Постмодернизм как исследовательский подход особое внимание уделяет границам как символическим, так и вполне реальным — картографируемым. Применительно к изучению границ один из важнейших теоретических постулатов постмодернизма — исследование процессов трансформации границ. Признавая некоторую ограниченность постмодернистского подхода, его ориентированность на неформальные границы в ущерб границам юридически оформленным, следует лишь частично согласиться с программным тезисом постмодернистов: «Отличительная черта пограничья — транскультурность, присутствие в культурном пространстве многочисленных Других, наличие разнообразных границ, вынужденность практик перехода этих границ» [22]. Указанный тезис применим не всюду. Однако именно на Балтике, а еще, точнее, в восточной части Балтийского моря такой подход приемлем.

Практика культурной самоидентификации в приграничных районах означает не только признание или полноценное осознание границ как культурного и политического феномена, ее норм и практик. Дело в другом: иногда граница выступает как универсальный маркер культур. Так

выглядела в прошлом российско-китайская граница. Такая граница превращается в «рубеж», некий универсальный «предел». Благодаря наличию подобной границы культура жестко идентифицируется.

Возникает вопрос о том, что происходит, если граница разделяет не разные, а однотипные этнокультурные группы? Иными словами, что происходит с трансграничной этнической идентификацией по линии «Ивангород — Нарва», «Браслав — Даугавпилс», «Псков — Печоры — Таллин»? В этих случаях культурные и этнические маркеры близки [23]. Ключевые факторы, формирующие этническую идентификацию, как бы игнорируют границу.

Этот тезис особенно актуален в Балтийском регионе, где вопросы устойчивости границ в последнее время стали пересматриваться заново. Впрочем, и в Европе в целом этот вопрос обсуждается все более активно. Этнический регионализм новой Европы предполагает возможность (но не обязательность) наличия у каждой общности или его субъекта нескольких вариантов региональной этнополитической самоидентификации. Для Балтийского региона следует поставить вопрос о проявлениях вспомогательной идентичности, базирующейся на двух «эталонных культурах» или одной эталонной и одной вспомогательной. Именно так следует рассматривать этническую самоидентификацию в пограничных районах, на Северо-Востоке Эстонии и в Даугавпилсе.

Следует также отметить то, что категории «свой», «чужой», «другой», так часто упоминаемые в постмодернистском дискурсе, нельзя считать полностью и комплексно отвечающими задачам исследования идентичности в приграничных районах. В Балтийском регионе в ряде случаев формируются смешанные или переходные модели идентичности.

Рассмотрим эту ситуацию на примере города Нарва Эстонской Республики. Как оценить в категориях «свой» — «чужой», то есть идентифицировать человека, который дома разговаривает на родном русском языке, на работе в основном на эстонском. При этом у него в кармане российский паспорт и эстонская ID-карта. Со своим российским паспортом он может легко доехать до Владивостока, а ID-картой — до Лиссабона. В его мобильном телефоне две сим-карты, одна работает в российской, другая в эстонской сети. В российской армии он не служил, так как постоянно живет в Эстонии. И в эстонской армии не служил, так является гражданином России. Его работа находится в пограничной Нарве, головной офис в Таллине, фирма партнера в Санкт-Петербурге. К религии в протестантской или православной версии он одинаково равнодушен. Кто же он по отношению к доминантной идентификации в России и Эстонии, «свой» или «чужой»? К сожалению, в течение длительного времени как «чужой» он воспринимался и в Москве и в Таллине. Однако в условиях обострения межнациональных отношений это проблема Таллина, а не Москвы...

Подводя некоторые итоги, следует отметить то, что наиболее дальновидные политики еще в XIX в. рассматривали расширение границ государства именно в контексте единства границ этнической идентификации (самоидентификации) и собственно государственных границ.

В 1872 г. Отто фон Бисмарк, хорошо знающий как Россию в целом, так и Остзейские губернии, заявил, что он «не принял бы Прибалтику даже в том случае, если бы Россия сделала ему такой подарок». Канцлер Германии, в отличие от его преемников, хорошо понимал, что экономический и политический контроль над территорией еще не обеспечивает ее полноценной интеграции в германское государство, в «немецкий мир». Подобный подход означает, что попытки осуществления территориально-политического контроля силовыми методами, игнорирующими складывающиеся территориальные идентичности, в историческом плане не могут оказаться успешными.

С другой стороны, современный опыт Балтийского региона свидетельствует, что несбалансированная национальная политика создает потенциальные угрозы, в том числе не исключаяющие и возможности пересмотра государственных границ.

Список литературы

1. Кушнер П. И. Этнические территории и этнические границы. М., 1951.
2. Географические границы. М., 1982.
3. Макарычев А. Западные рубежи России: проблемы безопасности и транс-национального регионализма // Рабочие материалы Центра Карнеги. 1999. № 8.
4. Кортунюв С. В. Национальная идентичность: Постижение смысла. М., 2009.
5. Крылов М. П., Гриценко А. А. Категория идентичность в контексте проблемы приграничий // Вестник Российской академии наук. М., 2009.
6. Зегберс К. «Сшивая лоскутное одеяло...» // Pro et Contra. 1999. Т. 4, № 4.
7. Павлов Н. Германский вопрос и «общеевропейский дом» // МЭМО. 1990. № 6.
8. Devetak R., Higgot R. Justice Unbound? Globalization, States and the Transformation of the Social Bond // Intern. Affairs. 1999. Vol. 75, № 31. P. 483—484.
9. Border and Territorial Disputes / Ed. by J. Allcock, C. Arnold, A. J. Day. London, 1992.
10. Camilleri J. Rethinking Sovereignty // Contending Sovereignties. Redefining Political Community. Edited by R. B. J. Walker and Saul H. Mendlevits. Lynne Rienner Publishers. Boulder, London, 1990.
11. Тишков В. Идентичность и культурные границы // Идентичность и конфликт в постсоветских государствах. М., 1997.
12. Christopher S. Browning, Pertti Joenniemi. The Identity of Kaliningrad: Russian, European or a Third Space? // Paper presented at the CEEISA/RISA/NISA Convention, Moscow, Russia, June 22, 2002.
13. Julian V. Minghi. From conflict to harmony in border landscapes // The Geography of Border Landscapes / ed. by Dennis Rumley and Julian V. Minghi. London & New York, 1991.
14. Эмерсон М. Слон и медведь. Европейский союз, Россия и их ближнее зарубежье. М., 2002.
15. Попков В. Кросс-граничное русскоязычное пространство на территории бывшего СССР: подходы к пониманию // Русский сборник: исследования по истории России / ред.-сост. О. Р. Айрапетов, М. Йованович, М. А. Колеров [и др.]. М., 2012. Т. 13.
16. Брубейкер Р. «Диаспоры катаклизма» в Центральной и Восточной Европе и их отношения с роинами // Диаспоры. 2000. № 3. С. 6—32.

17. *A New Analytic Framework for Understanding Migration* // Glick Schiller, N., Basch L., Blanc-Szanton, C. (Ed.) *Toward a Transnational Perspective on Migration. Race, Class, Ethnicity, and Nationalism Reconsidered*. New York, The New York Academy of Science. P. 1—24.

18. *Evans G., Newnham J.* Dictionary of International Relations. London, 1998.

19. *Андерсон М.* Границы Европейского Союза. Доклад на конференции «40 лет римским договорам: европейская интеграция и Россия». URL: <http://www.edc.spb.ru/activities/conferences/40years/anderson.html> (дата обращения: 01.12.2013).

20. *Barth F.* Introduction, in F Barth (ed.) *Ethnic Groups and Boundaries The Social Organisation of Cultural Difference* London 1969. Рус. пер. Барт Ф. Этнические группы и социальные границы. М., 2006.

21. *Межевич Н. М.* Границы российской идентичности и государственные границы России: общее и особенное в условиях глобализации // *Пространство и время в мировой политике и международных отношениях: материалы 4 Конвента РАМИ* : в 10 т. / под ред. А. Ю. Мельвиля ; Рос. ассоциация междунар. исслед. М., 2007. Т. 2 : Идентичность и суверенитет: новые подходы к осмыслению понятий / под ред. И. М. Бусыгиной.

22. *Бобков И.* Постколониальные исследования // *Постмодернизм: энциклопедия*. URL: <http://infolio.asf.ru/Philos/Postmod/postkolonial.html> (дата обращения: 01.12.2013).

23. *Идентичность и география в постсоветской России* : сб. науч. ст. / науч. ред. М. Бассин, К. Э. Аксенов. СПб., 2003.

Об авторе

Николай Маратович Межевич, доктор экономических наук, профессор факультета международных отношений, Санкт-Петербургский государственный университет, Россия.

E-mail: mez13@mail.ru



BORDERS AND IDENTITY IN THEORY AND PRACTICE OF THE EASTERN BALTIC REGION

N. Mezhevich*

* *Saint Petersburg State University*

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

Received on 15 May 2014

At the present stage of social development in Europe and Russia, studies analyzing and evaluating ethnic and national borders are of increasing relevance. Over the last three decades, the state borders in the Baltic region have been stable, which is not the case in Europe in general. The author believes that the key reason behind the current crisis in Russia-EU relations is the conspicuous neglect of Russian inte-

rests in the neighboring countries that formed after the disintegration of the USSR. However, escalation of the conflict was historically and geographically predetermined. The political borders of post-Soviet states do not coincide with the ethnic ones and, therefore, the attempts to consolidate states through ethnic mobilization meet corresponding resistance from groups with a different identity. In the Baltic region, these processes have not reached the Ukrainian scale; however, there are prerequisites for ethno-political conflicts of this type. The post-Crimean political debate in the Baltic states has shown that that hardliners of a strict assimilation model of state identity prevail in Vilnius, Riga, and Tallinn.

This study sets out to analyze the political consequences of the conflict between the existing models of ethnopolitical identification in the border areas of the Eastern Baltic region. The main result of the study is that it has proved the existence of a special type of identity characteristic of border regions of the Baltic countries. In the context of this identity, the classic postmodernist dilemma of “us and them” is insufficient for a proper scientific analysis, and even more so for a political forecast. The formation of a special “double” or “transitional” identity in the border areas can serve both as a tool for strengthening of states and intergovernmental relations and as a ground for large-scale conflicts with hardly predictable consequences.

Key words: boundaries, identity, postmodernism, ethnopolitical mobilisation, political engagement, Baltic region.

About the author

Prof. Nikolai Mezhevich, School of International Relations, St. Petersburg State University, Russia.

E-mail: mez13@mail.ru

**ПОЛЬСКО-РОССИЙСКОЕ
СОГЛАШЕНИЕ
О МЕСТНОМ
ПРИГРАНИЧНОМ
ПЕРЕДВИЖЕНИИ
В КОНТЕКСТЕ
ВЗАИМООТНОШЕНИЙ
ЕВРОПЕЙСКОГО СОЮЗА
И РОССИЙСКОЙ
ФЕДЕРАЦИИ**

К. Женгота*



Анализируются политические и юридические условия польско-российского договора о местном приграничном передвижении. Используемая методология представляет собой характеристику политической науки, которая основывается на анализе первоисточников (документов) и научных публикаций.

Показана роль Калининградской области во взаимоотношениях Европейского союза и Российской Федерации. «Калининградский вопрос» присутствовал в политических отношениях Евросоюза и России уже в начале 90-х гг. XX в. и, особенно, в период расширения Евросоюза на восток в 2004 г. Одним из механизмов борьбы с негативными последствиями расширения ЕС стала возможность заключения соглашения о местном приграничном передвижении. Подписание польско-российского соглашения о местном приграничном передвижении — результат долгосрочного политического и законодательного процесса.

Одним из важных выводов статьи стало заключение о том, что реализация договора о местном приграничном передвижении может способствовать улучшению польско-российских приграничных отношений, однако принципиально не изменит влияния Калининградской области на взаимоотношения Европейского союза и Российской Федерации.

Ключевые слова: местное приграничное передвижение, Калининградская область, Европейский союз, Российская Федерация

Польско-российское соглашение о местном приграничном передвижении (МПП) — своеобразная кульминация многолетнего процесса, связанного с развитием отношений между Европейским союзом и Российской Федерацией в сфере визового диалога и трансграничного сотруд-

* Варминьско-Мазурский университет в Ольштыне
Oszarowskiego St.,
Ольштын, 10—719, Польша.

Поступила в редакцию 10.12.2013 г.

doi: 10.5922/2074-9848-2014-3-8

© Женгота К., 2014



ничества. Заключение соглашения — это своего рода шаг и естественное следствие развития отношений РФ и ЕС, и именно в таком политическом контексте следует этот вопрос рассматривать¹. С другой стороны, соглашение о местном приграничном передвижении — прямой результат ряда законодательных мер, принятых как на уровне институций ЕС, так и польского законодательства, которые выступают правовой основой уникального решения для МПП на польско-российской границе. Таким образом, факт заключения договора и решения, принятые на основе его положений, можно рассматривать в двух контекстах:

- Политическом — проблематика, связанная с Калининградской областью в течение последних 20 лет, была одним из ключевых вопросов в отношениях между Европейским союзом и Российской Федерацией, особенно в процессе расширения ЕС на восток в 2004 г. Как российские, так и европейские власти считают, что Калининградская область — это особый пилотный регион в отношениях ЕС и РФ. Соглашение о МПП — часть более широкого политического сотрудничества, связанного как с расширением Союза на восток, так и с вовлечением России в систему европейского сотрудничества.

- Юридическом — вступление стран Центральной и Восточной Европы в Европейский союз и Шенгенскую зону связано с многочисленными трудностями в функционировании восточных границ новых государств-членов, которые стали внешними границами ЕС. Для решения этих проблем были приняты правовые решения, способствующие функционированию приграничных территорий на внешних границах ЕС. Одно из них — соглашение о местном приграничном передвижении, принятию и осуществлению которого предшествовал многолетний законодательный и административный процесс. Уникальность польско-российского соглашения о МПП — это результат ряда принятых законодательных решений, что обосновывает институционально-правовой анализ заключенного соглашения.

Цель статьи — презентация этих двух контекстов формирования местного приграничного передвижения на польско-российской границе, анализ законодательных и политических процедур, а также значения Калининградской области в отношениях ЕС — РФ².

¹ Более подробно историю отношений ЕС — РФ см.: [20; 22].

² Целью данной статьи не является всесторонний анализ последствий функционирования механизма местного приграничного передвижения на польско-российской границе, потому что относительно короткий срок действия договора не позволяет объективно оценивать его результаты. Кроме того, нет необходимости представлять соглашение о местном приграничном передвижении в контексте польско-российских отношений на уровне государств, когда вопрос МПП не является отдельной темой, а выступает скорее всего в контексте отношений ЕС — Россия. Вопрос о социальном и экономическом воздействии механизма местного приграничного передвижения на польско-российской границе выходит далеко за рамки этой статьи, а для того чтобы получить достоверные научные данные, следовало бы провести масштабные статистические и социологические исследования.

Следует отметить уникальность Калининградской области как элемента отношений ЕС — Россия и самой западной территории Российской Федерации. Как следствие политических изменений на рубеже 80-х и 90-х гг. XX в. область стала анклавом, окруженным польскими и литовскими территориями. После пятого официального расширения ЕС в 2004 г. и вступления в 2007 г. Польши и Литвы в Шенгенскую зону Калининградская область — вследствие введения визового режима на польско-российской и литовско-российской границах — стала регионом, изолированным от других областей Российской Федерации, а также от государств-членов Европейского союза. Опасения, связанные с изоляцией области, часто высказывались в 90-х гг. правительственными кругами России в связи с расширением на восток Европейского союза и Североатлантического договора [23; 19]. Одним из механизмов борьбы с негативными последствиями расширения ЕС стала возможность заключать соглашения о местном приграничном передвижении, которые являются отступлением от визового режима, предусмотренного Шенгенским соглашением о границах.

Место Калининградской области в отношениях Европейский союз — Российская Федерация

Несомненно, вопросы, связанные с функционированием Калининградской области, занимают важное место в отношениях ЕС — РФ, свидетельством тому разные соглашения:

— подписание соглашения о партнерстве и сотрудничестве (Partnership and Cooperation Agreement — PCA) — 24 июня 1994 г. Договор вступил в силу в октябре 1997 г.;

— начало сотрудничества в рамках встреч Совета по сотрудничеству ЕС — Россия (1998 г.);

— принятие «Общей стратегии Евросоюза в отношении России» — июнь 1999 г.;

— принятие «Стратегии развития отношений Российской Федерации с Европейским союзом на среднесрочную перспективу (2000—2010 гг.)» (1999 г.);

— публикация сообщения Европейской комиссии «Евросоюз и Калининград» — январь 2001 г.;

— публикация «Сообщения Европейской комиссии об отношениях с Россией» (февраль 2004 г.).

Калининградский вопрос прямо или косвенно присутствовал в политических отношениях Европейского союза и Российской Федерации уже на рубеже 80-х и 90-х гг. Первым проектом Евросоюза, ставшим ответом на распад Советского Союза, была инициатива TACIS (Technical Assistance to the Commonwealth of Independent States), начавшаяся в 1991 г. Основные цели программы были направлены на продвижение

на территории, образовавшиеся после распада СССР, механизмов свободного рынка и приграничного сотрудничества. Затем 24 июня 1994 г. с Российской Федерацией было подписано Соглашение о партнерстве и сотрудничестве (Partnership and Cooperation Agreement — PCA), вступившее в силу в октябре 1997 г. На основе соглашения в 1998 г. начались регулярные встречи Совета сотрудничества ЕС — Россия [1].

Вопросы, связанные косвенно с Калининградской областью, рассматривались в стратегических документах, касающихся отношений ЕС и РФ, разработанных как в России, так и на форумах Европы. Первым документом была «Общая стратегия ЕС в отношении России», одобренная на саммите Европейского совета в Кельне 4 июня 1999 г. Стратегия приняла форму односторонней декларации, на которой строилось сотрудничество Европейского союза с Россией на следующие четыре года. Документ предусматривал общее видение сотрудничества ЕС с РФ, а также основные цели развития двусторонних отношений и средства их достижения. Одно из ключевых намерений, содержащееся в документе, касавшееся Калининградской области, было увеличение сплоченности Европы путем поддержки регионального и трансграничного сотрудничества [17, с. 1—7].

Другим аккордом в отношениях ЕС — РФ в контексте Калининградской области была опубликованная в октябре 1999 г. российская «Стратегия развития отношений РФ с ЕС на среднесрочную перспективу (2000—2010 гг.)». Документ предусматривал ряд руководящих принципов в отношениях Российской Федерации и Европейского союза. Среди них большое значение имели важные рекомендации, касающиеся Калининградской области: укрепление сплоченности, отмена торговой дискриминации России, увеличение финансирования программы TACIS, приграничное сотрудничество и положение о компенсации, связанной с планируемым расширением ЕС на восток [7].

Калининградский вопрос присутствовал также в других документах и событиях, которые составляли часть отношений ЕС — Россия. В сообщении Европейской комиссии, опубликованном в январе 2001 г. «ЕС и Калининград», были обозначены ряд рисков и преимуществ для Калининградской области, появившихся из-за расширения Европейского союза на восток [5, с. 347]. В свою очередь, в «Сообщении Европейской комиссии об отношениях с Россией» (февраль 2004 г.) подчеркнута необходимость налаживания дружественных отношений с Российской Федерацией, в частности путем создания и развития районов приграничного сотрудничества. Документом также предусматривалась либерализация визовой политики по отношению к России и ее пограничных районов в зависимости от прогресса в модернизации экономической и политической системы [7, с. 28—29]. Следующие несколько лет отношения Евросоюза и России строились на фоне переговоров о новом «Договоре о партнерстве и сотрудничестве» (РСА 2), так как срок действия старого истек в конце 2007 г.

С 2005 г. сотрудничество Европейского союза и Российской Федерации развивалось в рамках так называемых четырех общих направлений, к которым относились: экономические вопросы, внутренние дела и правосудие, внешняя безопасность, а также вопросы, связанные с научными исследованиями и образованием. О сотрудничестве в этих направлениях было объявлено в мае 2003 г. на саммите ЕС и РФ в Санкт-Петербурге. В 2010 г. было создано Партнерство для модернизации — новая инициатива Европейского союза для России [4]. В 2011 г. началось двустороннее сотрудничество в рамках так называемого пространства свободы, безопасности и правосудия³, одной из целей которого было продолжение переговоров по либерализации визового режима, начавшихся в 2007 г.⁴

Сегодня Калининградская область — один из важных вопросов в отношениях Евросоюза и России. Калининградский вопрос так или иначе поднимался в разных сферах европейско-российских отношений:

- это транспортная доступность Калининградской области после расширения Европейского союза на восток в 2004 г.;
- либерализация визовой политики для жителей Калининградской области, а также жителей остальных регионов Российской Федерации;
- развитие научного, социального и экономического сотрудничества Калининградской области с соседними странами ЕС;
- Калининградская область как пилотный регион сотрудничества Российской Федерации и Европейского союза;
- опасения российской стороны, вызванные углублением различий между Калининградской областью и другими регионами России в результате сотрудничества области с Европейским союзом.

Вопросы, связанные с Калининградской областью, присутствовали в отношениях Евросоюза с Россией особенно до расширения ЕС на восток в 2004 г. Вступление в Европейский союз Польши и Литвы и в связи с этим необходимость введения визового режима на границе с Калининградской областью оказали решающее влияние на ситуацию в анклаве и, следовательно, на отношения между ЕС и РФ до 2004 г. Российская сторона подняла вопрос о значительных экономических потерях, последовавших после изоляции области от остальной части России границами Шенгенской зоны, и как следствие появление проблемы транзита через территорию Европейского союза [2; 15, р. 13—17].

Введение визового режима для граждан Российской Федерации, в том числе для жителей Калининградской области, привело к необходимости получения визы для граждан РФ, желающих поехать из одной части России в другую. Следует подчеркнуть, что до расширения ЕС вопрос о перемещении пассажиров и транзите вызывал значительные

³ Так называемое пространство свободы, безопасности и правосудия — часть политики Европейского союза, проводимой с 70-х гг. XX в., что нашло отражение в разделе V части III Договора о функционировании Европейского союза.

⁴ Диалог о безвизовом режиме был начат в 2007 г. по результатам саммита Россия — Европейский союз в Самаре (17—18 мая 2007 г.).



споры и стал «разменной монетой» в переговорах России со странами ЕС. Российская сторона предложила введение льгот и освобождений от необходимости получения виз для отдельных категорий граждан, в том числе для жителей Калининградской области. Уже тогда «недекларированной», но видимой целью российской стороны было введение полного безвизового режима между Российской Федерацией и странами Европейского союза⁵.

Калининградский вопрос также поднимался на переговорах по развитию научного, социального и экономического сотрудничества между Европейским союзом и Российской Федерацией. В этом контексте обе стороны считали Калининградскую область пилотным регионом в отношениях ЕС и РФ. Одной из первых важных инициатив для участия Калининградской области в пространстве европейского сотрудничества стала продвигаемая во время председательства Финляндии (вторая половина 1999 г.) программа «Северного измерения» Европейского союза, которая была попыткой преодоления неблагоприятных тенденций, следующих из экономических и социальных различий между Европейским союзом и соседствующими российскими регионами. В рамках программы предусматривался широкий спектр вопросов, связанных с социальными, экономическими и транспортными проблемами, а также проблемами безопасности в северо-восточной части Европы [6, s. 6—8; 5, s. 347].

Концепция пилотного характера Калининградской области в отношениях Россия — ЕС обсуждалась особенно интенсивно с 1999 г. Следует отметить, что такую роль региону отводили как российская сторона, так и Евросоюз. Важным инструментом для реализации вышеупомянутой концепции было привлечение денежных средств и организационных инструментов для программ, расширявших польско-литовско-российское приграничное сотрудничество с помощью трансграничных программ, софинансированных из фондов Европейского союза.

Расширение ЕС и включение Калининградской области в сферу европейского сотрудничества вызывало опасения некоторых российских кругов в появлении различий в социально-экономическом развитии региона по сравнению с другими территориями Российской Федерации в результате сотрудничества области с субъектами Европейского союза. С учетом этих мнений Евросоюз выступил с разными инициативами, направленными на углубление сотрудничества с Калининградской областью, которые являются своеобразным инструментом развития идентичности Калининградской области как самого западного региона России. Российская Федерация озабочена и проявлениями сепаратистских тенденций в регионе, хотя они весьма незначительны. Именно в этом

⁵ С мая по ноябрь 2002 г. действия России и Евросоюза привели к так называемому «калининградскому кризису», который завершился подписанием соглашения о специальных правилах транзита, по которому жителям Калининградской области должны выдаваться специальные «проездные документы». См.: [7, s. 10; 5, s. 351].

контексте российская сторона иногда воспринимает предложения ЕС, направленные на поддержку социальных, экономических и политических отношений с Калининградской областью [13; 8, p. 181—183; 12, s. 55—57].

Генезис механизма местного приграничного передвижения

Одним из негативных последствий расширения ЕС с точки зрения развития сотрудничества стран Центральной и Восточной Европы стала необходимость введения визового режима для перемещения лиц на внешних границах Союза. В правилах, касающихся функционирования Шенгенской зоны, указаны страны, граждане которых при пересечении границы Евросоюза должны иметь въездную визу государства-члена. Среди стран, для которых действует это правило, указана также и Российская Федерация. На основе принятых ранее договоренностей 1 октября 2003 г. Польша заявила о прекращении действия соглашения о безвизовом режиме с Россией [24].

Для преодоления негативных последствий расширения ЕС на восток предусматривались различные механизмы, направленные на либерализацию визовой политики по отношению к соседним странам. Одно из них — заключение соглашений по упрощению визового режима. Соответствующее соглашение с Российской Федерацией было подписано польской стороной 25 мая 2006 г. Однако этот механизм не стал эффективным инструментом для уменьшения негативных последствий расширения ЕС на восток, особенно в отношении налаживания сотрудничества на региональном и местном уровнях.

Гораздо более эффективным механизмом оказались соглашения о местном приграничном передвижении, которые дают возможность отменить визовый режим для жителей приграничных территорий по обеим сторонам внешних границ Европейского союза, имеющих значительный потенциал социального, экономического и политического сотрудничества. Следует подчеркнуть, что соглашения о МПП помогают налаживать более эффективно социальные, экономические, политические и научные связи между приграничными обществами. Договоры такого типа являются исключением из правил приграничного движения на внешних границах Шенгенской зоны, прописанных в Шенгенском кодексе о границах [11].

Историю формирования программы местного приграничного передвижения необходимо искать в серии концептуальных документов Европейского союза, касающихся либерализации визового режима на внешних границах ЕС. Первым из них было сообщение Европейской комиссии «На пути к интегрированному управлению внешними границами государств-членов Европейского союза», опубликованное в мае 2002 г. В документе предприняты попытки определить институциональные и концептуальные рамки местного приграничного передвижения, интерпретируемого как регулярное и частое пересечение границы

жителями приграничных территорий [3]. Очередным документом, создающим правовую основу МПП, был «План по управлению внешними границами государств-членов Европейского союза», принятый Советом Европейского союза и Европейским советом в июне 2002 г. План учитывал необходимость регулирования местного приграничного передвижения на уровне законодательства Евросоюза, в частности в контексте ожидаемого расширения на восток [18].

В результате по инициативе Европейской комиссии в августе 2003 г. были представлены законопроекты, регулирующие МПП на внешних границах Европейского союза. В свою очередь, так называемая Гагская программа, одобренная Европейским советом в Гааге 4 ноября 2005 г., обозначила цели в сфере развития безопасности и юстиции в качестве дальнейшего шага на пути к созданию европейской политики по управлению внешними границами ЕС. Программа включала в себя постепенное создание интегрированной системы управления внешними границами, а также укрепление пограничного контроля и надзора [14].

Правила, непосредственно связанные с вопросом местного приграничного передвижения, были включены в Регламент Европейского парламента и Совета № 1931/2006 от 20 декабря 2006 г., которым устанавливались правила МПП на внешних границах Европейского союза [10]. На основе Регламента реализовано уникальное решение в отношении общих правил контроля на внешних границах Европейского союза, изложенных в Шенгенском кодексе о границах. Пункты Регламента позволяют государствам-членам Европейского союза заключать двусторонние соглашения с соседними странами, упрощающие приграничное сотрудничество в социальных, экономических целях или в целях культурного обмена. На основе таких соглашений граждане соседних стран, живущие в приграничных зонах (30 или 50 километров от границы), могут получить специальные документы, позволяющие регулярно пересекать границы для краткосрочного пребывания в пограничной зоне государства-члена Европейского союза [10].

Жители областей, охваченных местным приграничным передвижением, могут получать специальный документ (разрешение) для пересечения границы без визы. Следует отметить, что в настоящее время все восточные соседи ЕС, в том числе и Россия, имеют такую возможность в соответствии с Регламентом Совета Европейского союза № 539/2001 от 15 марта 2001 г. Жители приграничных территорий, получившие разрешение на пересечение границы в рамках МПП, также не отвечают ряду требований, связанных с пребыванием в приграничной зоне, в том числе таким, как наличие достаточных финансовых средств для пребывания за границей или предоставления документов, подтверждающих цель пересечения границы.

Дальнейшие льготы связаны со сроком пребывания в пограничной зоне соседней страны, а также формальностями при пересечении границы. Важным преимуществом является определенное время пребыва-

ния в пограничной зоне соседней страны — 90 дней. Другие льготы, указанные в Регламенте №1931/2006: возможность бесплатного получения разрешений на пересечение границы в рамках МПП, срок действия которых от 1 года до 5 лет, создание новых пограничных переходов для местного приграничного передвижения, а также организация на существующих в настоящее время переходах специальных полос движения для нужд МПП [10].

На сегодня подписаны следующие соглашения о местном приграничном передвижении: между Венгрией и Украиной (декабрь 2007 г.), Польшей и Украиной (март 2008 г.), Словакией и Украиной (май 2008 г.), Румынией и Республикой Молдова (ноябрь 2009 г.), Польшей и Республикой Беларусь (февраль 2010 г.), Латвией и Республикой Беларусь (август 2010 г.), Литвой и Республикой Беларусь (октябрь 2010 г.), Латвией и Россией (декабрь 2010 г.), Россией и Норвегией (ноябрь 2010 г.), а также между Румынией и Украиной (апрель 2014 г.).

Положения польско-российского соглашения о местном приграничном передвижении

Подписание соглашения о местном приграничном передвижении повятов Варминьско-Мазурского и Поморского воеводств, а также Калининградской области, безусловно, было одним из главных событий польского председательства в Совете Европейского союза, пришедшего на вторую половину 2011 г. Работа над введением упрощений пограничного передвижения между Польшей и Калининградской областью РФ началась с совместного обращения в Европейскую комиссию министров иностранных дел Польши и России — Р. Сикорского и С. Лаврова от 6 апреля 2010 г., о включении в механизм МПП всей Калининградской области и аналогичной территории в Польше. В результате Европейская комиссия передала 29 июля 2011 г. в Совет ЕС и Европейский парламент предложение по введению упрощения визового режима на польско-российской границе. Документ предусматривал отмену существующей необходимости получения виз для граждан Российской Федерации, проживающих в Калининградской области. В связи с территориальной, экономической и общественной целостностью региона вся Калининградская область (а также аналогичная территория по польской стороне) была признана приграничной территорией. Это стало значительным отступлением от практики признания в качестве приграничной зоны территории до 30 или 50 км от границы. Совет министров внутренних дел и юстиции ЕС во время встречи 27 октября 2011 г. принял проект соглашения о местном приграничном передвижении с Калининградской областью. Проект соглашения требовал одобрения Европарламента. Утверждение проекта документа состоялось на совещании, состоявшемся 1 декабря 2011 г. Резолюция Европарламента по проекту соглашения была принята подавляющим большинством голосов. Это позволило приступить к подписанию соглашения представителями Республики Польша и Российской Федерации.



Соглашение было подписано во время встречи министров Р. Сикорского и С. Лаврова, которая состоялась в Москве 14 декабря 2011 г. По словам представителей обеих сторон, оно стало «вехой» в отношениях между двумя странами и народами и в будущем будет способствовать более широкому сотрудничеству Калининградской области с Европейским союзом. Соглашение стало важным моментом окончания польского председательства в Совете Европейского союза. По мнению министра Сикорского, «подписание в Москве соглашения о местном приграничном передвижении между Калининградской областью и частью Поморского воеводства, Вармии и Мазур — это одно из достижений польского председательства (в Совете Европейского союза. — *К.Ж.*)». В свою очередь глава МИД России выразил надежду, что соглашение о безвизовом режиме будет «предвестником неизбежного перехода к открытому обмену и поездкам россиян (в Евросоюз), а также граждан Шенгенской зоны в Россию в рамках безвизового режима». Министр Лавров также отметил, что подписание соглашения «может быть предвестником полного безвизового режима между Россией и Евросоюзом». Обе стороны выразили надежду, что Калининградская область и далее будет пилотным регионом в отношениях Евросоюза и России [9].

Соглашение вступило в силу 27 июля 2012 г. В рамках этого соглашения жители приграничных территорий обеих стран могут многократно пересекать польско-российскую границу на основе специального проездного документа. С польской стороны безвизовый режим охватил территории в Поморском воеводстве: города Гдыня, Гданьск, Сопот, а также повяты (районы): Пуцкий, Гданьский, Новодвурский и Мальбурский, а в Варминьско-Мазурском воеводстве: города Эльблонг и Ольштын, повяты (районы): Эльблонгский, Браневский, Лидзбарский, Бартошицкий, Ольштынский, Кентшинский, Мронговский, Венгожевский, Гжицкий, Голдапский и Олецкий.

В приграничную зону включена Калининградская область, а также польские районы, большая часть которых находится в 50-километровой приграничной зоне, в соответствии с предыдущими договоренностями Европейской комиссии и Совета Европейского союза, а также города с правами повята (района): Эльблонг, Гданьск, Гдыня, Сопот и Ольштын. Документом, позволяющим многократно пересекать польско-русскую границу, является специальное разрешение, выдаваемое жителям приграничной зоны государства одной стороны, дающее право на многократный въезд, выезд и пребывание в приграничной зоне государства другой стороны. Стоимость разрешения составляет около 20 евро, выдается оно на срок 2 года и 5 лет. Новые правила местного приграничного передвижения охватывают также граждан третьих стран, проживающих в Калининградской области и в польской приграничной зоне [21]. Первые проездные документы, дающие право на пересечение границы без визы, были выданы в августе 2012 г.

Заключение

Относительно короткий срок действия договора показывает, что местное приграничное передвижение на польско-российской границе вносит ряд ощутимых плюсов для жителей приграничной территории, а именно укрепление социальных, культурных, туристических и экономических контактов. Следует отметить, что действие соглашения расширяет возможности в сфере поддержки туризма в северной части Польши и Калининградской области. Оно может также способствовать экономическому развитию Калининградской области и стать своего рода лабораторией изменений визового режима для граждан Российской Федерации. В то же время, по мнению экспертов, либерализация визового режима не приводит к значительному увеличению экономического обмена между Польшей и Россией, так как, в частности, не были введены меры по облегчению перевозки товаров через польско-российскую границу. Также сохранился существующий режим паспортного контроля в пунктах пересечения польско-российской границы, как и не изменились условия ведения экономической деятельности для предприятий из Европейского союза в Калининградской области, что является существенным препятствием в развитии экономических отношений с регионом.

Подписание соглашения о местном приграничном передвижении было одним из самых важных событий в отношениях между ЕС и РФ в последние годы. Договор стал также одним из основных акцентов председательства Польши в Совете Европейского союза во второй половине 2011 г. Вопросы, затрагивающие развитие многосторонних отношений с Калининградской областью, представлены в большинстве документов, связанных с целями польского председательства. Были приняты существенные обязательства и решения, активизирующие сотрудничество с Калининградской областью и углубляющие политический диалог с Россией. Будем надеяться, что подписание соглашения с Россией о местном приграничном передвижении, станет важным импульсом в польско-российских экономических и общественных отношениях. Вместе с тем следует отметить ряд важных вопросов в отношениях Европейского союза и Российской Федерации. Признаком охлаждения отношений между Россией и Евросоюзом является не только прекращение диалога европейских и российских лидеров в результате политических и социальных беспорядков в Украине, но ранее приостановленный процесс консультаций по новому соглашению о партнерстве и сотрудничестве (РСА 2). В этих условиях соглашение о местном приграничном передвижении — это успех [16]. Заключение нового соглашения между Россией и Европейским союзом о партнерстве и сотрудничестве — чего при нынешней ситуации не следует ожидать в ближайшее время — может создать реальную основу для дальнейшего развития сотрудничества также в контексте Калининградской области.

Список литературы

1. *Agreement* on partnership and cooperation establishing a partnership between the European Communities and their Member States, of one part, and the Russian Federation, of the other part. URL: [http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:21997A1128\(01\):EN:HTML](http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:21997A1128(01):EN:HTML) (дата обращения: 20.05.2012).
2. *Cichoński B., Pelczyńska-Nałęcz K., Wilk A.* Obwód Kaliningradzki w kontekście rozszerzenia Unii Europejskiej // *Prace OSW.* 2001. URL: <http://www.osw.waw.pl/pl/publikacje/Prace-OSW?page=4> (дата обращения: 28.01.2012).
3. *Communication* from the Commission to the Council and the European Parliament „Towards integrated management of the external borders of the member states of the European Union”, Brussels, 7.5.2002, COM(2002) 233 final. URL: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2002:0233:FIN:EN:PDF> (дата обращения: 18.08.2012).
4. *Ćwiek-Karpowicz J.* Współpraca unijno-rosyjska rok po inauguracji Partnerstwa dla modernizacji // *Biuletyn — Polski Instytut Spraw Międzynarodowych.* 2011. Nr 62.
5. *Gemziak Ł.* Obwód Kaliningradzki — rosyjska enklawa wewnątrz Unii Europejskiej // *Dialogi Polityczne.* 2008. Nr 10.
6. *Gromadzki G., Wilk A.* Overcoming Alienation: Kaliningrad as a Russian Enclave inside the European Union, Warsaw, January 2001.
7. *Menkiszak M.* Rosja wobec Unii Europejskiej: kryzys „strategicznego partnerstwa” // *Prace OSW.* 2006. Nr 22. S. 3—32. Ośrodek Studiów Wschodnich.
8. *Moshes A.* Kaliningrad: Challenges Between Russia and Europe // I. Kempe (ed.). *Prospects and Risks Beyond EU Enlargement.* 2003. Opladen.
9. *Polska-Kaliningrad: od czerwca bez wiz?* Podpisano umowę o małym ruchu granicznym. URL: <http://www.tvpparlament.pl/aktualnosci/polskakaliningrad-od-czerwca-bez-wiz/5885914> (дата обращения: 02.02.2012).
10. *Regulation (EC) No 1931/2006* of the European Parliament and of the Council of 20 December 2006 laying down rules on local border traffic at the external land borders of the Member States and amending the provisions of the Schengen Convention. URL: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2006:405:0001:0022:EN:PDF> (дата обращения: 01.02.2012).
11. *Regulation (EC) No 562/2006* of the European Parliament and of the Council of 15 March 2006 establishing a Community Code on the rules governing the movement of persons across borders (Schengen Borders Code). URL: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2006:105:0001:0032:EN:PDF> (дата обращения: 20.05.2012).
12. *Rogoża J., Wierzbowska-Miazga A., Wiśniewska I.* Wyspa na uwięzi. Kaliningrad między Moskwą a UE // *Prace OSW.* 2012. Nr 41. URL: http://www.osw.waw.pl/sites/default/files/Prace_41_PL.pdf (дата обращения: 11.03.2013).
13. *Sergounin A.* Kaliningrad: Russian Outpost or Window on Europe? URL: <http://www.policy.hu/sergounin/ppaper.html> (дата обращения: 12.12.2013).
14. *The Hague Programme: strengthening freedom, security and justice in the European Union (2005/C 53/01).* URL: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:C:2005:053:0001:0014:EN:PDF> (дата обращения: 18.08.2012).
15. *Vinokurov E.* Economic Prospects for Kaliningrad. Between EU Enlargement and Russia's Integration into the World Economy // *CEPS Working Document.* 2004. № 201.

16. *Vladimir Putin opposes visa facilitation for the Kaliningrad oblast* // Eastweek. 08.06.2011. Centre for Easter Studies. URL: <http://www.osw.waw.pl/en/publikacje/eastweek/2011-06-08/vladimir-putin-opposes-visa-facilitation-kaliningrad-oblast> (дата обращения: 20.05.2012).
17. *Wspólna Strategia UE wobec Rosji*. R. Dziewulski, R. Hyskawy // Biuletyn Analiz UKIE. Nr 1. Warszawa. Listopad 1999.
18. *Zarządzanie granicami zewnętrznymi*. URL: http://circa.europa.eu/irc/oprosce/fact_sheets/info/data/policies/freedom/article_7307_pl.htm (дата обращения: 18.08.2012).
19. *Кузнецов А.* Расширение ЕС и Калининградская область // *Мировая экономика и международные отношения*. 2001. №2.
20. *Отношения Россия — ЕС на пороге перемен*. Liber amicorum в честь профессора Л. М. Энтина. М., 2009.
21. *Польско-российское соглашение о местном приграничном передвижении*. URL: <http://www.msz.gov.pl/files/docs/komunikaty/20111214MGR/tresc%20umowy%20o%20mgr-pl.pdf> (дата обращения: 03.02.2012).
22. *Россия и Европейский союз. Переосмысливая стратегию взаимоотношений*. М., 2003.
23. *Смординская Н.* Калининград в условиях объединения Европы: вызов и ответ // *Вопросы экономики*. 2001. № 11.
24. *Соглашение между Правительством Республики Польша и Правительством Российской Федерации об условиях взаимных поездок граждан Республики Польша и граждан Российской Федерации*. Варшава. 18 сентября 2003. М. Р. 2003. № 51 поз. 800. 18.09.2003.

Об авторе

Кишиштоф Женгота, кандидат политических наук, Институт политических наук, Варминьско-Мазурский университет в Ольштыне.
E-mail: krzegota@gmail.com



POLISH-RUSSIAN SMALL BORDER TRAFFIC IN THE CONTEXT OF RUSSIA-EU RELATIONS

К. Żęgota*

* *University of Warmia and Mazury in Olsztyn
2 Oczapowskiego St., Olsztyn, 10—719, Poland*

Received 10 December 2013

This article sets out to analyse the Polish-Russian agreement on small border traffic in the context of relations between the European Union and the Russian Federation. The analysis focuses on the role of the Kaliningrad region of the Russian Federation in relations between the EU and Russia and conditions of the Polish-



Russian agreement on small border traffic. The methodology employed is based on analysing primary (documents) and secondary (scholarly publications, press articles) sources. The article also addresses the “Kaliningrad question” — one of the most important issues in Russia-EU relations. The analysis shows that the signing of the Polish-Russian agreement on small border traffic should be viewed as a success. Based on the agreement, the inhabitants of borderlands in Poland and Russia (the Kaliningrad region) can cross the border without obtaining an entry visa. For the inhabitants of the borderlands, the agreement brings a range of significant advantages relating to the intensification of social, cultural, touristic, and economic contacts. It is worth noting that the agreement is one of very few examples of EU — Russia cooperation, especially in context of deterioration thereof observed over the last several years.

Key words: small border traffic, Kaliningrad region, European Union, Russian Federation.

About the author

Dr Krzysztof Żęgota, Institute of Political Science, University of Warmia and Mazury, Olsztyn.

E-mail: krzegota@gmail.com

УДК 911.3(470.26)

**КАЛИНИНГРАДСКАЯ
ОБЛАСТЬ
КАК ТЕРРИТОРИЯ
ПОТЕНЦИАЛЬНОГО
ФОРМИРОВАНИЯ
ТРАНСПОРТНОГО
КЛАСТЕРА
ПРИМОРСКОГО РЕГИОНА**

И. С. Гуменюк*
С. В. Орлов*



В приморских регионах России, обеспечивающих реализацию основных экспортно-импортных торговых операций страны, потенциально могут сформироваться особые формы пространственной организации региональной транспортной системы — транспортной кластер. Такая форма пространственной организации более приспособлена (в сравнении с транспортным комплексом) к постоянно меняющимся условиям конкурирующего рынка, в ней все субъекты хозяйственной деятельности территории взаимодействуют между собой, повышая конкурентоспособность транспортного кластера в целом. Калининградская область входит в число регионов, где потенциально может сформироваться эффективно функционирующий транспортный кластер международного уровня. Предлагаемая статья раскрывает понятие транспортного кластера, специфику его внутренней организации и особенности формирования такой формы организации транспортной системы в Калининградской области. Практическая значимость статьи заключается в обосновании разработки практических рекомендаций по реализации транспортного потенциала региона с использованием для этого кластерной теории. К числу основных результатов исследования, послуживших основой для данной публикации, можно отнести обоснование необходимости проведения в Калининградской области наряду с инфраструктурной модернизацией транспортной системы, модернизацию информационно-организационного процесса функционирования регионального транспортного комплекса.

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

Поступила в редакцию 17. 04.2014 г.

doi: 10.5922/2074-9848-2014-3-9

© Гуменюк И. С., Орлов С. В., 2014

Ключевые слова: транспортная система, транспортный кластер, транспортный комплекс, Калининградская область, приморский регион



Транспорт как отрасль экономики относится к числу стратегических приоритетов как для России в целом, так и для отдельных ее регионов. Происходящая в стране трансформация экономической модели хозяйствования и стремление интегрироваться в глобальный мировой рынок формируют мощный макроэкономический спрос на качественную транспортную отрасль, способную обеспечить возрастающие грузо- и пассажиропотоки внутри страны или региона и на международном уровне.

Опыт развитых стран [1—4] показывает, что одним из наиболее эффективных механизмов повышения региональной конкурентоспособности является кластеризация социально-экономического пространства регионов [5]. Для России, обладающей незадействованным потенциалом оказания транспортных услуг, наибольший интерес представляет организация региональных транспортных кластеров. Они могут играть ключевую роль в обеспечении конкурентоспособности экономики, создании благоприятных условий ведения бизнеса, оптимизации перевозочного процесса в отдельных регионах страны [6].

Понятие «транспортный кластер» возникло в условиях развития кластерной теории, начало которой было положено в работах А. Маршалла [7; 8], но основоположником ее во всем мире принято считать М. Потрера [9; 10]. Транспортный кластер — это объединение экономических субъектов хозяйственной деятельности транспортной отрасли, характеризующихся территориальной близостью и общей стратегической направленностью деятельности, взаимодополняющих друг друга и усиливающих конкурентные преимущества отдельных компаний, кластера и региона в целом [11]. Транспортный кластер, как и транспортный комплекс, — форма пространственной организации транспортной системы в локализованном пространстве (регионе). В отличие от транспортного комплекса транспортный кластер более качественная форма, приспособленная к постоянно меняющимся условиям конкурирующего рынка, находящегося в постоянном поиске новых идей (инноваций), способных максимизировать прибыль, форма, в которой все субъекты хозяйственной деятельности территории взаимодействуют между собой, повышая конкурентоспособность транспортного кластера в целом.

Эффективно функционирующий транспортный кластер структурно должен состоять из нескольких компонентов (специализированных участников кластера), каждый из которых выполняет определенные функции внутри кластера [12].

1. *Производства.* Центральный элемент кластера, представленный транспортными организациями, осуществляющими пассажирские и грузовые перевозки, а также выполняющие работы специальными транспортными средствами.

2. *Обеспечение.* Группа предприятий поставщиков ресурсов (сырья, материалов, комплектующих). В нее входят поставщики транспортных средств, топлива, запасных частей, комплектующих и пр., а также пассажиров и грузов, заказчиков работ и услуг, выполняемых специальными транспортными средствами.

3. *Обслуживание.* Группа предприятий и организаций, обслуживающих основные и дополнительные производственные процессы, осуществляемые в том числе поставщиками ресурсов. Производители специализированных услуг. В данную группу включают организации, технически обслуживающие транспортные средства, оказывающие услуги по разработке программного обеспечения, систем навигации и мониторинга, предприятия, занимающиеся маркетинговыми исследованиями, рекламными кампаниями и пр.

4. *Потребители.* Группа потребителей производимой продукции. Потребителями услуг транспортных предприятий являются физические и юридические лица, включая государственные учреждения, федеральные и региональные органы власти.

5. *Исследование.* Группа исследовательских структур, обеспечивающих разработку инноваций для предприятий кластера. Сюда относятся: научные организации, конструкторские бюро, кафедры профильных вузов. Все эти структуры проводят исследования и разработки как для транспортных предприятий, так и для представителей других групп кластера.

6. *Обучение.* Группа образовательных учреждений. Учреждения среднего и высшего профессионального образования, ведущих подготовку специалистов по направлениям, востребованным участниками транспортного кластера.

7. *Экспорт.* Группа специализированных структур, осуществляющих продвижение основных и дополнительных продуктов (услуг) кластера за пределы региона и страны.

Последние три компонента транспортного кластера характерны для сильных кластеров, работающих длительное время. На первоначальном этапе создания и функционирования кластера система может действовать и без этих компонентов, в отличие от первых четырех, наличие которых неотъемлемое условия для создания и развития транспортного кластера. Внутренняя структура транспортного кластера схематически отображена в виде модели на рисунке 1.

Транспортный кластер имеет комплексное влияние на социально-экономическое развитие региона как на макроуровне, так и применительно к отдельным участникам транспортного кластера, определяющим использование объектов транспортной инфраструктуры. Транспорт как один из ведущих элементов производственной инфраструктуры, с одной стороны, обеспечивает мобильность товаров и ресурсов, с другой — облегчает доступность территорий, предоставляя тем самым возможность свободного передвижения товаров, ресурсов и населения [13]. В свою очередь, региональное социально-экономическое развитие — это главная движущая сила развития спроса на услуги по перевозке пассажиров и грузов. Изменение структуры производства, растущая интернационализация коммерческой деятельности воздействуют на характер использования транспортной инфраструктуры и на формирование транспортного кластера в целом.



Рис. 1. Модель транспортного кластера

Источник: составлено авторским коллективом.

Транспортные кластеры успешно развиваются в регионах, имеющих существенный транзитный потенциал. Особое место среди всех регионов Российской Федерации для создания транспортных кластеров занимают приморские регионы. В силу географического положения приморские регионы различного иерархического ранга в своем развитии опираются на максимально выгодное использование своего прибрежного положения, формируя тем самым так называемый морехозяйственный комплекс отраслей [14; 15]. Часто основу такого комплекса составляет морской транспорт, становящийся не только локомотивом внутреннего развития, но и отраслью внешней специализации региона. Развитие транспортного комплекса в отдельных приморских регионах входит в число приоритетных задач государства, так как именно

через них проходят основные экспортно-импортные торговые операции страны. В России к числу таких приморских регионов относятся Ленинградская область вместе с г. Санкт-Петербургом, которые практически всегда рассматриваются как единый элемент, развивающийся в тесном взаимодействии между собой, Калининградская область, Краснодарский край, Ростовская, Мурманская, Архангельская, Сахалинская области и Приморский край.

На фоне отмеченных нами приморских регионов Калининградская область обладает не столь внушительным по уровню развития транспортным комплексом, имеющим достаточно скромные показатели по грузо- и пассажироперевозкам. При этом с точки зрения реализации национальных стратегических задач область в числе наиболее важных регионов, обеспечивающих экспорт российских грузов в страны Западной Европы. Согласно типологии регионов, разработанной Дж. Фридманом, Калининградская область относится к типу регионов «коридор развития», играя при этом важную роль в международных отношениях между РФ и ЕС [16]. Калининградская область, несомненно, обладает условиями для формирования транспортного кластера: достаточно развиты все виды транспорта и имеется незамерзающий порт, регион граничит со странами, обладающими развитой транспортной инфраструктурой [17]. Всё это необходимые условия для создания мощного транспортного кластера международного уровня.

С точки зрения пространственной организации транспортный кластер области может эффективно работать через систему локализованных интермодальных транспортно-логистических центров различной функциональной направленности (узлов), соединенных между собой качественными транспортными коридорами (линиями).

Согласно европейской методологии [18] функционально транспортно-логистические центры (кластеры) подразделяются на три вида:

— **Портовые транспортно-логистические центры.** Формируются на основе морских портов или чаще колоний портов. В основном позиционируются в грузовом секторе, при этом пассажирские порты, как правило, функционально дополняют в целом грузовое направление портового транспортно-логистического центра.

— **Пограничные транспортно-логистические центры.** Создаются на основе транспортных узлов на пересечении крупных международных транспортных коридоров с государственными границами. Чаще всего имеют грузовую специализацию. Исторически формировались на основе железнодорожного транспорта, но в настоящее время все большее значение приобретает грузовой автотранспорт.

— **Территориальные (региональные) транспортно-логистические центры.** Организуются на основе транспортных систем средних и крупных городов, а также городских агломераций (метрополий, мегаполисов, в которых город интегрирован с пригородами и другими близко расположенными населенными пунктами). В территориальных транспортно-логистических центрах присутствуют и пассажирский и



грузовой секторы. Частично два сектора функционируют на общей инфраструктуре. В то же время каждый сектор имеет специализированную инфраструктуру.

В Калининградской области потенциально могут сформироваться 10 локализованных транспортно-логистических центров разной функциональной направленности, в основе которых интермодальное взаимодействие различных видов транспорта. Именно эти центры в перспективе могут составить пространственную основу транспортного кластера региона.

1. Балтийский портовый транспортно-логистический центр потенциально может быть создан на основе Балтийского и Светловского грузовых районов морского порта Калининград и будет специализироваться на грузоперевозках. Главным элементом центра может стать интермодальное взаимодействие морского и железнодорожного видов транспорта. Для развития центра требуется дальнейшее формирование паромно-железнодорожного комплекса в районе Балтийска, а также наращивание объемов грузоперевозок Светловским грузовым районом, ведущий элемент которого — «Содружество Соя». Вспомогательным элементом центра потенциально может стать и пассажирское паромное сообщение в случае реализации проекта паромного сообщения между Калининградской областью и шведской провинцией Блекенге, идея которого обсуждается последнее несколько лет [19].

2. Янтарный портовый транспортно-логистический центр может быть создан в районе поселка Янтарный при условии реализации амбициозного проекта по сооружению нового глубоководного морского порта в Калининградской области с потенциальным годовым объемом перерабатываемых грузов в 35 млн тонн [20]. В случае строительства этого порта будет организован центр, в основе которого будет интермодальное взаимодействие морского, железнодорожного и автомобильного видов транспорта. Важным элементом центра должно стать пассажирское сообщение, которое будет возможным после возведения пассажирского круизного порта в районе города Пионерский (по одному из вариантов проекта) или же территориально войдет в состав глубоководного порта в Янтарном.

3. Мамоновский пограничный транспортно-логистический центр, на наш взгляд, наиболее близок к практической реализации, благодаря активному развитию в этом месте сегмента автомобильных грузоперевозок, наиболее точно соответствующих из всех видов транспорта региона в своем развитии кластерной теории. Активизация развития центра стала возможной благодаря вводу в эксплуатацию в 2010 г. нового автомобильного пункта пропуска Мамоново II — Гжехотки. Потенциал развития центра связан с оживлением железнодорожного сообщения через существующий пункт пропуска Мамоново — Бранево, что позволит обеспечить интермодальное взаимодействие в рамках данного центра автомобильного и железнодорожного видов транспорта.

4. Багратионовский пограничный транспортно-логистический центр потенциально может быть создан в районе существующих пунктов пропуска Багратионовск — Безледы (автомобильный) и Багратионовск — Бартошице (железнодорожный). Этот центр потенциально будет комбинированного грузопассажирского назначения и станет формироваться в качестве дополняющего Мамоновский транспортно-логистический центр. Его организация будет актуальна в случае активизации грузо- и пассажироперевозок в районе российско-польской границы (в том числе и за счет работы нового глубоководного порта).

5. Нестеровский пограничный транспортно-логистический центр может быть сформирован на базе Нестеровского транспортного узла, в который входят автомобильный пункт пропуска Чернышевское — Кибартай. Здесь ведущий вид транспорта — железнодорожный, обеспечивающий грузо- и пассажиросообщение между Калининградской областью и основной территорией Российской Федерации. Данный центр территориально наиболее удален от крупных населенных пунктов, особенно от Калининграда, что в значительной степени замедляет его развития по принципу транспортного кластера.

6. Советский пограничный транспортно-логистический центр. Потенциально в районе Советска может быть создан один из наиболее вариативных интермодальных транспортно-логистических центров, основу которого составят автомобильный, железнодорожный и внутренний водный транспорт. Формирование такого центра станет возможным при условии организации соответствующей инфраструктуры (нового автомобильного и железнодорожного пункта пропуска в обход центра Советска, а также существующих на бумаге речных пунктов пропуска) и усиления российско-литовских экономических отношений.

7. Пограничный транспортно-логистический центр «Куршская коса». В районе Куршской косы потенциально может сформироваться достаточно уникальный для нашего региона транспортно-логистический центр, основной задачей которого может стать обеспечение туристического пассажиропотока. Данный центр может обеспечивать интермодальное кластерное взаимодействие автомобильного и внутреннего водного транспорта, для чего сегодня начинает создаваться соответствующая инфраструктурная база. К уже существующему здесь автомобильному пункту пропуска в прошлом году добавился речной пункт пропуска Рыбачий — Нида, работающий в режиме сезонного пункта. Дальнейшее формирование центра напрямую зависит от активизации внутреннего водного транспорта в регионе и практического запуска в Калининградской области европейского водного маршрута E70.

8. Черняховский территориальный транспортно-логистический центр. Функционирующий сегодня Черняховский транспортный узел, по нашей экспертной оценке, находится в начале своей организации в транспортно-логистический центр. Его потенциал полностью связан с возможностью создания здесь крупного железнодорожного логистиче-



ского терминала, который позволил бы перераспределить существующие грузопотоки на железнодорожном транспорте, уменьшив нагрузку на калининградский транспортный узел, обеспечив тем самым более рациональное перемещение грузов по территории всей области. Планы по организации такого терминала у руководителей Калининградской железной дороги (КЖД) имеются, что не раз озвучивалось в рамках крупнейшей региональной информационной площадки, на которой собираются специалисты в сфере транспорта, — Балтийском транспортном форуме. В 2014 г. планируется проведение шестого по счету форума. Развитие центра также будет зависеть от активизации железнодорожного направления Железнодорожный — Скандава, который с началом 90-х гг. прекратил грузоперевозки каменного угля из Польши в Калининградскую область и сегодня находится на грани официального закрытия.

9. Территориальный транспортно-логистический центр «Храброво». Потенциал данного центра полностью связан с единственным гражданским аэропортом региона — «Храброво». Перспективы его дальнейшего развития увязаны с подготовкой региона к проведению чемпионата мира по футболу в 2018 г., для чего планируется модернизировать существующий аэровокзальный комплекс, в том числе и взлетно-посадочную полосу. Это позволит «Храброво» принимать воздушные суда трансконтинентального типа. Формированию здесь транспортно-логистического центра будет способствовать и реализация проекта КЖД по созданию прямого скоростного железнодорожного сообщения между Калининградом и аэропортом по примеру существующего железнодорожного сообщения между центром города и аэропортами Москвы. Приоритет данного центра — пассажирские перевозки, грузоперевозки — будут составлять важную, но не определяющую для него роль.

10. Калининградский территориальный транспортно-логистический центр. В отличие от перечисленных нами выше транспортных узлов, стратегическая задача которых — привлечение новых грузов и пассажиров, для Калининградского транспортного узла, задача ровно противоположная и связана с необходимостью разгрузки существующего сегодня транспортного узла. Сегодня калининградский транспортный узел, по сути, единственный в регионе транспортный центр, через который идет перераспределение всего грузо- и пассажиропотока, в результате чего данный узел работает с повышенными нагрузками, что снижает его эффективность. Для организации здесь эффективного транспортно-логистического центра необходимо пространственно перераспределить существующие и планируемые грузо- и пассажиропотоки между потенциальными центрами области. Для разгрузки калининградского транспортного центра предполагается реализация ряда инфраструктурных проектов, среди которых в первую очередь можно отметить:

— создание нового глубоководного морского порта, что позволит «перенести» часть портовых мощностей из староосвоенного центра Калининграда на новые площади;

— реконструкция окружной автомобильной дороги в обход Калининграда, а также строительство нового западного обхода, предусматривающего возведение автомобильного моста через Преголю.

Для эффективной реализации и последующего функционирования в регионе транспортного кластера критически важно, чтобы все участники потенциального кластера находились не только в условиях кооперационного взаимодействия (что необходимо для хозяйствующих субъектов), но и в условиях информационного взаимодействия — быть членами информационно-аналитического регионального объединения. Ядром кластера, регулирующим деятельность транспортного кластера Калининградской области, должен стать координационный совет, состоящий из представителей Правительства Калининградской области и федеральных органов власти.

Участниками транспортного кластера Калининградской области должны стать:

— предприятия и организации, специализирующиеся на перевозках грузов и пассажиров;

— предприятия и организации, поставляющие продукцию или оказывающие услуги для специализированных предприятий;

— предприятия и организации, обслуживающие отрасли общего пользования, включая транспортную, энергетическую, инженерную, природоохранную и информационно-телекоммуникационную инфраструктуру;

— организации рыночной инфраструктуры (аудиторские, консалтинговые, кредитные и финансовые, страховые и лизинговые услуги, логистика);

— научно-исследовательские и образовательные организации;

— некоммерческие и общественные организации, объединения предпринимателей, торгово-промышленная палата;

— организации инновационной инфраструктуры и инфраструктуры поддержки субъектов малого и среднего предпринимательства.

Реализация кластерных инициатив в сфере транспорта Калининградской области позволит:

— увеличить грузооборот и пассажирооборот транспортной инфраструктуры и повысить ее конкурентоспособность;

— улучшить качество и безопасность предлагаемых транспортных услуг;

— повысить доступность услуг транспортного комплекса и снизить себестоимость предлагаемых услуг;

— реализовать транзитный потенциал региона;

— улучшить региональный инвестиционный климат в сфере транспортных услуг.

Список литературы

1. Tanaka K. Transport geography in Japan // Journal of Transport Geography. 2014. №34. P. 305—306.



2. *Witlox F., Derudder B., Van Acker V.* Transport geography in Belgium // *Ibid.* 2013. № 29. P. 108—110.
3. *Martí-Henneberg J.* European integration and national models for railway networks (1840—2010) // *Ibid.* № 26. P. 126—138.
4. *Kuhnimhof T., Buehler R., Wirtz M. et al.* Travel trends among young adults in Germany: Increasing multimodality and declining car use for men // *Ibid.* 2012. № 24. P. 443—450.
5. *Скопина И.В.* Комплексное развитие региональной производственной кооперации и кластерных проектов // Региональная экономика и управление : электр. науч. журнал. Киров, 2007. № 1 (09). URL: <http://region.mcnip.ru/modules.php?name=News&file=article&sid=118> (дата обращения: 03.06.2014).
6. *Ефимова Е.Г.* Роль транспорта в экономическом развитии региона: международный аспект // Вестник Санкт-Петербургского университета. Сер. Экономика. 2009. Вып. 1. С. 77—86.
7. *Marshall A.* Principles of Economics. 8-th edition. 1920.
8. *Marshall A.* Principles of Economics. 1-st edition. 1890.
9. *Porter M. E.* On competition // Harvard Business School Press. Boston, 1998. P. 197.
10. *Портер М.* Международная конкуренция / под ред. В. Д. Щегина. М., 1993.
11. *Корнеевец В. С., Орлов С. В.* Транспортный кластер как вариант развития транспортного комплекса // Вестник Балтийского федерального университета им. И. Канта. Калининград, 2012. Вып. 1. С. 144—149.
12. *Хаирова С. М., Боуш Г. Д.* Формирование кластеров транспортной отрасли в условиях глобальной экономики // Вестник СибАДИ. 2014. № 1(35). С. 162—168.
13. *Никольский И. В.* Избранные труды. Смоленск, 2009.
14. *Гогоберидзе Г. Г.* Понятие и сущность морехозяйственного потенциала прибрежных зон и приморских территорий // Проблемы современной экономики. 2008. № 2. С. 266—270.
15. *Гогоберидзе Г. Г.* Методология и методы оценки морского потенциала приморских территорий : дис. ... д-ра экон. наук. М., 2010.
16. *Федоров Г. М.* Социально-экономическое развитие Калининградской области : учебное пособие. Калининград, 2008. С. 42—44.
17. *Gumenyuk I., Kuznetsova T.* An assessment of the availability of transport infrastructure objects in the Baltic region // Regional Formation and Development Studies. 2014. No. 1 (11).
18. *Транспортно-логистические кластеры в Европейском союзе. Селективный обзор / Государственное автономное учреждение Самарской области «Центр инновационного развития и кластерных инициатив».* URL: <http://innocentr-samara.ru/files/Transportno-logisticheskie%20klastery%20v%20ES.pdf> (дата обращения: 03.06.2014).
19. *Шведы, планирующие открыть паром на Калининград: «Нам интересно настроение в России».* URL: <http://www.newsbalt.ru/detail/?ID=1882> (дата обращения: 23.06.2014).
20. *Глубоководный порт будет построен в Калининградской области // РИА Новости.* URL: <http://ria.ru/economy/20130524/939174598.html> (дата обращения: 26.06.2014).

Об авторах

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

E-mail: IGumeniuk@kantiana.ru

Сергей Васильевич Орлов, соискатель кафедры социально-культурного сервиса и туризма, Балтийский федеральный университет им. И. Канта, Россия.

E-mail: SVOrlov@kantiana.ru

THE KALININGRAD REGION AS A POTENTIAL COASTAL TRANSPORT CLUSTER

I. Gumenyuk*, S. Orlov*

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

Received on April 17, 2014

The coastal regions of Russia, which ensure the country's major export/import transactions, have potential for developing special forms of spatial organisation of regional transport system – transport clusters. This form of spatial organisation is better adapted (in comparison to a transport complex) to the ever-changing conditions of a competitive market. It suggests that all business entities of the territory interact thus increasing the competitiveness of transport cluster as a whole. The Kaliningrad region is one of the territories where the formation of an efficient international transport cluster is possible. This article offers a definition of a transport cluster and describes its internal organisation as well as the features of formation thereof in the Kaliningrad region. The practical significance of the article lies in justifying the production of practical recommendations for developing the region's transport potential based on the cluster theory. One of the major results of the study that is presented in this article is the justification of the need for modernising the information and organisational elements of the regional transport complex alongside modernising the transport system infrastructure.

Key words: transport system, transport cluster, Kaliningrad region, coastal region.

About the authors

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

E-mail: IGumeniuk@kantiana.ru

Sergey Orlov, PhD student, Department of Sociocultural Services and Tourism, Immanuel Kant Baltic Federal University, Russia.

E-mail: SVOrlov@kantiana.ru

УДК 339.9

**ПРИГРАНИЧНЫЙ ТУРИЗМ
НА СЕВЕРО-ЗАПАДЕ
РОССИЙСКОЙ
ФЕДЕРАЦИИ:
ОБЩИЕ ТЕНДЕНЦИИ
И ОСОБЕННОСТИ
РАЗВИТИЯ**

С. В. Степанова*



В результате социально-экономических преобразований в РФ открытость приграничных регионов под влиянием интеграционных процессов в мировом сообществе способствует усилению туристской мобильности между сопредельными государствами. Изложен подход к рассмотрению приграничных регионов Северо-Западного федерального округа в качестве притягательных туристских дестинаций для туристов из сопредельных стран. Развитие приграничного туризма как специфической формы, свойственной только приграничным регионам, — одно из значимых направлений. Актуальной научной задачей становится оценка перспектив формирования приграничного туризма в приграничных регионах округа. Выявлены особенности и общие тенденции его развития. Обосновано, что российские приграничные регионы менее конкурентоспособны в сравнении с территориями сопредельных государств. Изложены направления по стимулированию развития приграничного туризма в приграничных регионах России.

Ключевые слова: приграничный туризм, приграничные регионы, Северо-Западный федеральный округ, туристская мобильность, сопредельные государства

На рубеже XX—XXI вв. социально-экономические преобразования, изменение геополитического положения государства на мировой арене отразились на характере взаимодействия Российской Федерации с сопредельными странами, положив начало выстраиванию качественно нового политического, экономического и культурного диалога между государствами по обе стороны границы. Впервые в научном сообществе

* Карельский научный центр РАН
185030, Россия, Республика Карелия,
Петрозаводск, пр. А. Невского, 50.

Поступила в редакцию 26.02.2014 г.

doi: 10.5922/2074-9848-2014-3-10

© Степанова С.В., 2014

ве достаточно широко стала обсуждаться проблематика развития приграничных регионов России, перспективы и направления развития приграничного сотрудничества. Учитывая, что многие годы приграничные территории Советского Союза были закрыты даже для собственного населения, господствующая идеология «граница на замке» [1] оказывала сдерживающее влияние на региональное развитие.

В зависимости от типа приграничного пространства, обусловленного совокупностью признаков (природных особенностей, характера системы расселения, характера транспортной сети вблизи границы и пресекающей ее), формируется тип приграничного взаимодействия: от экстенсивного до интенсивного. В благоприятных геополитических и институциональных условиях границы интенсивного взаимодействия начинают расширять свои функции: снижается барьерная и активизируется контактная функция [11]. В настоящее время контактные функции границ в РФ начинают преобладать впервые за последние десятилетия [6].

Российская Федерация относительно недавно начала интегрироваться в мировое экономическое пространство, процесс которого неизбежно стал сопровождаться повышением мобильности граждан. В условиях интеграционных процессов в мировом сообществе значительные изменения претерпело развитие международного туризма (как на уровне государства, так и на уровне отдельного человека), отразившись на объемах и направлениях въездного и выездного потоков [14]. Рассмотрение туризма в качестве перспективного направления приграничного сотрудничества, фактора ускорения социально-экономических процессов в регионах сопредельных государств (за счет диверсификации экономики, мультипликативного эффекта) представлено во многих исследованиях российских и зарубежных ученых [2; 23]. Восприятие туризма в приграничных регионах Российской Федерации на уровне региональных властей и местным сообществом в качестве нового, перспективного и/или приоритетного направления регионального развития стало возможным лишь в новых условиях [13], с изменением подходов к развитию сотрудничества.

В работах, посвященных развитию туризма на приграничных территориях, исследователи оперируют понятием «приграничный туризм» как специфической формой развития туристского бизнеса, возможной только в регионах, обладающих особым экономико-географическим положением (приграничным, то есть имеющим границу с другим государством). Вместе с тем в научной литературе отсутствуют обобщенные исследования развития приграничного туризма в России, имеющиеся разработки по данному вопросу носят фрагментарный характер и в основном отражают региональную проблематику, раскрывая этапы становления и отдельные аспекты развития приграничного туризма в субъектах РФ. При отсутствии должного внимания в России к развитию приграничного туризма, зарубежные государства, принимая его в качестве одного из важных направлений развития бизнеса на приграничных территориях, осуществляют разработку и реализацию стратегических документов по

развитию данной сферы экономической деятельности, предпринимая меры по стимулированию въездного потока и особенно со стороны сопредельных государств (например, опыт Польши и Финляндии).

Рассмотрение приграничного региона в качестве притягательной туристской дестинации, учитывая весь туристский комплекс региона, представлено в работах ряда зарубежных и российских ученых [19; 25]. В этой связи достаточно интересно, насколько притягательны приграничные регионы СЗФО России как туристские дестинации для граждан сопредельных государств или какова доля приграничных субъектов во въездном туристском потоке из данных стран.

В настоящей статье приграничный туризм рассматривается в аспекте туристской мобильности между приграничным регионом РФ и сопредельным зарубежным государством, не учитывая развитие и функционирование всего туристского комплекса, существующего (или отсутствующего) в субъекте. В исследовании развитие приграничного туризма рассмотрено на примере приграничных регионов Северо-Запада Российской Федерации. В качестве показателя, оценивающего динамику развития туризма, принято общее число посетителей с туристскими целями, который наряду с доходами от всех видов въездного туризма, доли туризма в ВРП является одним из основных показателей развития туристского бизнеса. Рассмотрена специфика развития приграничного туризма.

Начиная с 90-х гг. XX в. в регионе Балтийского моря начинают активизироваться процессы восстановления исторического взаимодействия между государствами, осуществляться построение и развитие новых экономических и культурных диалогов между государствами. Сотрудничество и интеграционные процессы, проникая во все сферы общественной, экономической и политической жизни, принимают различные формы [20]. При этом на характер и особенности выстраивания новых взаимоотношений между Россией и сопредельными государствами, на развитие туризма (в том числе приграничного) значительное влияние оказывают исторические аспекты взаимодействия государств. Согласно В.С. Корнеевцу, среди субъектов РФ, у которых часть сухопутной границы совпадает с государственной границей государства, можно выделить две группы приграничных регионов [4]:

— «старые», где существует совпадение новой государственной границы с государственной границей СССР (12 регионов);

— «новые», которые стали приграничными после распада СССР (24 региона).

Из приграничных регионов Северо-Западного федерального округа к «старым» следует отнести Мурманскую область и Республику Карелия, к «новым» — Псковскую область. Вместе с тем два приграничных региона (Ленинградская и Калининградская области) невозможно однозначно отнести к той или иной группе в силу совпадения «старых» границ (Польша и Финляндия), так и появления «новых» со странами Балтии (Эстония и Литва). Особое место занимает Санкт-Петербург,

расположенный непосредственно на побережье Балтийского моря. Остальные субъекты округа в силу специфики экономико-географического положения в данной работе не рассматриваются.

Самую протяженную границу на северо-западе Российская Федерация имеет с Финляндией (1325,8 км), непосредственно граничащей с тремя субъектами округа: Мурманской и Ленинградской областями, а также с Республикой Карелией. При этом из исследуемых субъектов РФ только Карелия имеет единственного зарубежного соседа, обладая самой протяженной в РФ границей с Европейским союзом (более 700 км). Второе место по протяженности государственной границы занимает Эстония (Ленинградская и Псковская области), последнее у Норвегии (табл. 1). Наибольшее число пунктов пропуска имеет Калининградская область (8 автомобильных и 4 железнодорожных), из сопредельных государств — Финляндия (10 и 5 соответственно) [9].

Таблица 1

Сравнительная характеристика приграничных регионов СЗФО

Приграничный регион	Сопредельные государства	Протяженность государственной границы, км	Пункты пропуска		
			Авт.	Ж. д.	Пешеходный
Мурманская область	Норвегия	219,1	1	—	—
	Финляндия	1325,8	2	—	—
Республика Карелия	Финляндия		5	2	—
Ленинградская область	Финляндия		3	3	—
Псковская область	Эстония	466,8	1	1	—
	Латвия	270,5	2	1	1
Калининградская область	Литва	288,4	4	2	—
	Польша	236,3	4	2	—

Составлено по данным источника [9].

Исследование развития приграничного туризма на территории субъектов Северо-Западного федерального округа в аспекте туристской мобильности граждан России и сопредельных государств позволило выявить ряд общих тенденций.

За исследуемый период 2005—2012 гг. наблюдается *устойчивая тенденция роста числа российских граждан, отправленных в туры в сопредельные государства*, что позволяет прогнозировать сохранение положительной динамики и увеличение потока (с различными темпами прироста) в ближайшие годы (табл. 2). Наибольший рост выездного потока россиян на территорию исследуемых сопредельных государств наблюдается в страны Балтии (2012 г., более 45 тыс. чел.), наименьший в Норвегию (около 7 тыс. чел.).

Таблица 2

**Динамика выездного и въездного туристских потоков РФ
за 2005—2012 гг.**

Государство	Выездной поток из РФ	Въездной поток в РФ
Польша	Рост: в 2,4 раза	Снижение: в 2,3 раза
Страны Балтии	в 7,2 раза	—
Норвегия	в 1,6 раза	в 7,1 раза
Финляндия	в 3 раза*	в 6,1 раза

Рассчитано по данным источника [10].

* — расчет за 2004—2012 гг.

Одновременно при росте выездного потока российских туристов наблюдается тенденция *сокращения интереса иностранных туристов сопредельных государств к посещению территории РФ* (табл. 2).

Наибольшее снижение интереса (в 7,1 раза) к посещению территории РФ наблюдается у норвежских туристов. Самое большое сокращение въездного туристского потока в 2008 г. вызвано последствиями мирового экономического кризиса, когда снижаются расходы на туристские цели в бюджете домохозяйств (табл. 3). Положительная динамика, наметившаяся с 2009 г., не позволила к 2012 г. достигнуть уровня показателя 2005 г., составляя менее 50% от его величины: Норвегия (900 чел.), Финляндия (11 тыс. чел.) и Польша (2,5 тыс. чел.) (табл. 3). Исключение составляют страны Балтии, где в 2006—2007 гг. наблюдалось увеличение въездного потока на территорию РФ в 1,5 и 2,5 раза соответственно, с последующим резким падением численности потока в 2008 г. (в 4 раза), затем последовал незначительный рост.

Таблица 3

Динамика долей въездных туристских потоков РФ за 2005—2012 гг., %

Государство	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Польша	100	45	13	10	20	25	36	43
Страны Балтии	100	155	246	59	45	81	171	142
Норвегия	100	71	21	9	15	24	15	14
Финляндия	100	74	24	19	18	20	16	17

Рассчитано по данным источника [10].

Для исследуемых сопредельных государств Северной Европы и стран Балтии характерно *формирование въездного туристского потока из России за счет туристов Северо-Западного и Центрального федеральных округов*, совокупно за период 2005—2012 гг. составляя в среднем более 70% в Норвегию и около 90% в страны Балтии, Польшу и

Финляндию. При этом доминирующая доля потока СЗФО за исследуемый период формируется за счет туристов Санкт-Петербурга (60% в страны Балтии и Норвегию, 76% в Финляндию), Исключение составляет польское направление, где выездной туристский поток округа формируется на 90% жителями Калининградской области.

Предполагается, что в приграничных регионах в развитии туризма особое значение приобретает поток иностранных туристов из сопредельных государств. И если объем въездного потока туристов из сопредельного государства на территорию РФ в общем въездном туристском потоке может быть незначительным, то для приграничного региона достаточно ощутимым. Кроме того, доходы, приносимые в регион, и социально-экономический эффект, возникающий от развития данного вида экономической деятельности, может оказаться значительным на региональном уровне.

Исследование показывает, что наибольшую долю туристов из данных государств принимают субъекты Центрального и Северо-Западного федеральных округов, при доминировании последнего. Таким образом, наблюдается *высокая доля Северо-Западного федерального округа в приеме иностранных туристов сопредельных государств* (при значительных колебаниях показателя в отдельные годы). Так, в среднем показатели приема иностранных туристов СЗФО составляют: Польша — 48,5%, страны Балтии — 59%, Норвегия — 56% и Финляндия — 92% (табл. 4).

Таблица 4

**Динамика доли Северо-Западного федерального округа
в приеме въездного потока иностранных туристов РФ
за период 2005—2012 гг., %**

Государство	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Польша	40	87	57	35	6	59	38	66
Страны Балтии	15	77	31	82	21	75	88	83
Норвегия	10	91	78	27	49	85	40	70
Финляндия	79	99	97	95	96	95	76	97

Рассчитано по данным источника [10].

Достаточно интересным представляется, какие регионы СЗФО посещают туристы из сопредельных государств и являются ли для данных туристов приграничные регионы притягательными туристскими дестинациями. Распределение туристов по субъектам округа показывает, что большую долю туристов из Польши притягивает Санкт-Петербург (в 2012 г. 35% от потока в РФ), а также Калининградская и Псковская области, принимающие по 14—15% туристов соответственно. Центрами притяжения туристов из стран Балтии являются Санкт-Петербург (33%) и Калининградская область (35%), десятую часть принимает Псковская область. В приеме норвежских граждан первое место в окру-

ге принадлежит Мурманской области (в разные годы показатель колеблется от 38 до 87%); в 2012 г. Республика Карелия приняла 82 % финских туристов, въезжающих на территорию Российской Федерации. Высокая доля приграничных регионов СЗФО в приеме туристов из сопредельных государств подтверждает их преимущество в развитии приграничного туризма среди других туристских дестинаций округа (например, Архангельская и Вологодская области).

Рассмотрение структуры туристского потока в регионы по принадлежности к гражданству выявляет, что доля туристов из сопредельных государств имеет высокие показатели. Так, в развитии международного туризма наиболее зависимой от туристов сопредельного государства является Республика Карелия, в которой финские туристы составляют 99 % (2008—2012 гг.) во въездном туристском потоке из-за рубежа, что подтверждает высокую зависимость карельского турбизнеса от динамики въездного потока из Финляндии и актуализирует задачи развития приграничного туризма. Аналогично, доля туристов из сопредельных государств в структуре въездного потока в Мурманской области (Норвегия, Финляндия) за период 2000—2012 гг. составляет более 40%, в Псковской области (страны Балтии, Польша) — около 36%, что также достаточно высокий показатель, требующий особого внимания к развитию приграничного туризма в регионах.

Актуальным вопросом развития приграничного туризма является сальдо туристских потоков, принимая во внимание уровень туристских расходов. К сожалению, исследуемые регионы СЗФО характеризуются отрицательным сальдо, где на протяжении исследуемого периода наблюдается *превышение в разы въездного потока российских туристов в сопредельные государства над въездным туристским потоком из данных стран на территорию РФ*. Например, в 2012 г. на польском и финском направлениях превышение составило 5,7 раза, страны Балтии — 9,6 раза, на норвежском направлении (с 2007 г.) в 7,5 раз.

Таким образом, результаты изучения динамики туристской мобильности граждан между Россией и сопредельными государствами позволяют говорить о проигрышании российских приграничных туристских дестинаций по сравнению с дестинациями зарубежных государств. Активно проводимая сопредельными странами политика по привлечению российских туристов в ближайшие годы будет только усиливаться. В данном контексте ключевыми вопросами становятся: что привлекает туристов на территории приграничных регионов сопредельных государств и за счет чего осуществляется удержание и рост туристского потока, туристских расходов?

В качестве видов развития приграничного туризма (или одного из этапов его формирования) в международной практике рассматривается развитие шопинг-туризма и ностальгического туризма, способного впоследствии преобразоваться и усиливать развитие культурно-познавательного туризма. Развитие данных видов актуально и для приграничных регионов РФ: шопинг-туризм (Калининградская область — Польша, Республика Карелия — Финляндия, Приморский край — КНР и пр.) и ностальгический туризм (Республика Карелия — Финляндия).



Развитие ностальгического туризма обусловливается заинтересованностью граждан других государств посетить бывшие места проживания, исторические места, поэтому большой приток происходит в период проведения традиционных и религиозных праздников. Сопричастность к местному сообществу, самоопределение, укрепление семейных и общинных связей становятся первостепенными для таких туристов. В этой связи развитие ностальгического туризма возможно до тех пор, пока мигранты и их потомки поддерживают связи и интерес к «родным местам». Вместе с тем многих европейских и североамериканских туристов привлекает сельская культура, исчезнувшая в их государствах под воздействием индустриализации, урбанизации и глобализации, но сохранившаяся в регионах РФ, что способствует развитию здесь уже культурного туризма [18].

Примером может служить развитие туристского бизнеса в Республике Карелия, когда открытие внешних границ, упрощение визового режима сыграло положительную роль в генерации туристских потоков из-за рубежа. Обслуживание «ностальгических» туристов (в начале 90-х гг. XX в. поток финских туристов возрос до 700 тыс. чел. в год) положило начало развитию современного туристского бизнеса в регионе [13].

Для Калининградской области возможности развития приграничного сотрудничества, в том числе приграничного туризма, стали появляться с «открытием» области, что, по сути, стало важным импульсом для развития экономических отношений и преобразования закрытого военного региона (основная база Балтийского флота) в свободную зону, а затем специальную экономическую зону [15; 16; 20].

Произошедшие политические и территориальные изменения разнонаправленно отразились на характере взаимодействия Калининградской области в составе РФ с сопредельными государствами: на фоне прекращения минимальных контактов и отдаления Литвы (на более чем 10 лет) произошло развитие нового социального, политического и культурного диалога региона с Польшей [16; 23]. Провозглашение в 2002 г. Калининградской области в качестве особой экономической зоны послужило импульсом активного приграничного сотрудничества региона с Литвой в области культуры и предпринимательства [16].

Развитие сотрудничества приграничных регионов с сопредельными государствами в большинстве своем были инициированы на региональном и местном уровнях, включая подписание соглашений (например, между польскими воеводствами и городами и территориями Калининградской области) [20]. Приграничное взаимодействие (например, Калининградская область — Польша, Республика Карелия — Финляндия) привело к движению населения, товаров, инвестиций через границу, формируя возможности для развития малого и среднего предпринимательства, транзита, возросла интенсивность международных туристских потоков [23].

Особое внимание в научной литературе уделяется развитию приграничного шопинг-туризма, представляющего специфический вид туризма, имеющий много общего во всех частях земного шара, включающий в себя путешествия людей с целью совершения покупок за рубежом [24]. Так, жители, проживающие близко от границы, имеющие



возможность пересекать ее каждый день, в основном приобретают бензин, продукты, пиво, табачные изделия и пр. Потребители, проживающие в отдалении (пересечение границы возможно реже), покупают товары с более высокой ценностью и те, кто живет далеко от государственной границы (редкие поездки), — крупногабаритные товары, одежду, электронику [25]. С экономической точки зрения для приграничных регионов развитие приграничного шопинг-туризма может иметь важное значение для локальной экономики. В этой связи в развитии шопинг-туризма, в маркетинговом аспекте, внимание следует уделять различным категориям туристов согласно цели их путешествия [24; 27]:

— шопинг-туристы, для которых шопинг представляет основную цель путешествия;

— шопинг-туристы в широком смысле, для которых шопинг составная, но не основная часть путешествия.

Так, положительным примером развития данного вида приграничного туризма может служить опыт Польши, для которой приграничный шопинг-туризм — одна из важных форм развития въездного туризма на всех направлениях польских границ. И хотя шопинг не основная причина посещения Польши иностранными туристами и его доля составляет десятую часть от цели посещения ими государства, в последние годы наблюдается медленный, но устойчивый рост данного вида туризма. Для жителей России, Украины и Республики Беларусь шопинг-туризм — основная причина (более 30 %, 2010 г.) посещения Польши. В качестве основных факторов, положительно влияющих на развитие приграничного польского шопинг-туризма на границе Калининградской области, исследователями выделяются [17]:

— территориальная близость;

— удовлетворительное состояние транспортной инфраструктуры, активно развивающейся в последние годы;

— удобство работы магазинов, особенно в периоды выходных и праздничных дней;

— ценовая политика;

— схожесть двух языков, облегчающая коммуникацию;

— широкие возможности для проведения свободного времени на территории Польши.

Особое значение на границе РФ и Польши сыграло Соглашение по безвизовому режиму пересечения границы, заключенное национальными правительствами в начале 90-х гг. XX в. (действовало до 2003 г.), предоставляющее населению приграничных регионов право свободного пересечения границы, иногда по несколько раз в сутки [16]. Польша, стремясь к укреплению своих позиций в развитии бизнеса и международного туризма, активно действует в направлении интенсификации модели малого приграничного движения (наиболее активна из всех стран ЕС), основная цель которого, фактически не скрываемая польской стороной, — развитие депрессивных восточных воеводств путем инвестирования в развитие приграничного предпринимательства [5]. Развитие малого приграничного движения стало возможным благодаря принятию Европейским союзом ряда документов [21; 22]. Подписание Соглашения о местном приграничном передвижении между Калинин-

градской областью РФ и северными воеводствами Польши (14.12.2011 г., Москва) открыло перспективы для выстраивания нового формата сотрудничества не только между соседними регионами двух государств, но и в целом между РФ и ЕС [7; 8; 12], способствуя росту числа шопинг-туристов на территорию сопредельного государства [17]. Особенно подчеркивается успех польских туроператоров во внедрении в туристический рынок Калининградского региона [5].

В сфере туристских обменов между Финляндией и Россией преобладают шоп-туры россиян в Финляндию и развлекательные поездки финнов [3]. При этом российские туристы представляют собой самую многочисленную группу иностранных посетителей Финляндии, въезжающих в страну с туристскими целями [19]. Мелкие предприниматели из РФ, наравне с шопинг-туристами являются источником благосостояния для части жителей приграничных финских регионов. В качестве мер, предпринимаемых бизнесом для усиления туристского потока, можно выделить: надписи в магазинах и кафе на русском языке в непосредственной близости от границы, обслуживание туристов на русском языке [3], выпуск информационно-туристской литературы и сайтов на русском языке и т. д. Особое значение имеет функционирующая в Европейском союзе система «tax free».

В приграничных регионах с экономической точки зрения развитие приграничного шопинга может существенно влиять на развитие местной коммерции и территории в целом. Вместе с тем акцентирование внимания бизнеса только на шопинг-туризме может стать риском в силу возможности изменения направления или возникновения трудностей при пересечении границы, ориентация на внутренний спрос и одновременно на потребности шопинг-туристов представляется наиболее выигрышным для развития приграничного региона [17].

Длительное взаимодействие сопредельных государств приводит к формированию социальных сфер, специально предназначенных для граждан другого государства. Таким образом, в приграничных регионах возникают виды деятельности, свойственные только приграничью. Постепенно в сферу трансграничного экономического взаимодействия втягивается значительная часть населения сопредельных территорий [3].

Учитывая актуальность и перспективность развития приграничного туризма в российских регионах, для усиления его роли в социально-экономическом развитии регионов в качестве мер могут быть предложены следующие:

- развитие транспортной и туристско-рекреационной инфраструктуры, позволяющей в полной мере удовлетворить потребности туристов;
- разработка и реализация стратегических документов по развитию туризма в регионе, с фокусом на развитие приграничного туризма;
- выявление и продвижение на международном рынке туристских услуг туристских продуктов приграничного региона;
- ориентация развития туризма на обслуживание туристов из сопредельных государств;

- межрегиональное сотрудничество российских регионов при формировании туристского продукта, подразумевающее включение в многодневные туры посещения других регионов России;
- объединение приграничных регионов двух и более сопредельных стран, позволяющее включать приграничные регионы в мультитур.

Список литературы

1. *Артоболевский С.* Приграничные территории Российской Федерации: что может и хочет государство // Российское экспертное обозрение. 2006. №4 (18). С. 9—11.
2. *Батык И. М., Семенова Л. В.* Особенности приграничного сотрудничества Варминьско-Мазурского воеводства и Калининградской области в сфере туризма // Балтийский регион. 2013. №3 (17). С. 107—119.
3. *Бляхер Л.* Диалог через границу: региональные варианты кросс-культурного экономического взаимодействия // Вестник Евразии. 2003. №4. С. 93—112.
4. *Корнеев В. С.* Классификация приграничных регионов России // Региональные исследования. 2010. №4 (30). С. 48—53.
5. *Кретинин Г., Осташкова Т.* Малое приграничное движение как предмет исторического исследования и современность // Acta humanitarica universitatis Saulensis. 2012. Т. 14. С. 314—321.
6. *Межевич Н.* Модели приграничного сотрудничества в России: опыт исследования муниципальных образований Псковской области // Российское экспертное обозрение. 2006. №4 (18). С. 28—30.
7. *О малом приграничном передвижении между РФ и Польшей.* URL: <http://www.riss.ru/actions/2094-o-alom-prigranichnom-peredvizhenii-mezhdupolshej#.UrlOodJdUqM> (дата обращения: 10.01.2014).
8. *Официальный сайт Генерального Консульства Республики Польша в Калининграде.* URL: http://kaliningrad.msz.gov.pl/ru/p/kaliningrad_ru_k_ru/ (дата обращения: 15.12.2013).
9. *Официальный сайт Федерального агентства по обустройству государственной границы, Российской Федерации.* URL: www.rosgranitsa.ru (дата обращения: 15.12.2013).
10. *Официальный сайт Федеральной службы государственной статистики.* Электронный ресурс. URL: http://www.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat_main/rosstat/ru/ (дата обращения: 15.12.2013).
11. *Полевщикова Н. Б.* Трансграничные регионы и приграничное сотрудничество // Проблемы и перспективы развития транзитных территорий. Петрозаводск, 2003.
12. *Распоряжение* Правительства 2011 Распоряжение Правительства Российской Федерации от 05-12-2011 №2182-р «О подписании Соглашения между Правительством Российской Федерации и Правительством Республики Польша о порядке местного приграничного передвижения» // Собрание законодательства Российской Федерации. 2011. №50. Цит. по: *Кретинин Г., Осташкова Т.* Малое приграничное движение как предмет исторического исследования и современность // Acta humanitarica universitatis Saulensis. 2012 Т. 14. Р. 314—321.
13. *Степанова С. В.* Влияние туризма на социально-экономическое развитие региона (на примере Республики Карелия) : автореф. ... дис. канд. экон. наук. Петрозаводск, 2008. С. 21.
14. *Степанова С. В., Шишкин А. И.* Формирование выездного и въездного туристических потоков в условиях трансформации социально-экономического пространства России на рубеже XX—XXI вв. // Экономика и управление. 2013. №06 (92). С. 24—29.

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

16. Шильберг З. Приграничное сотрудничество Калининградской области РФ с Литвой и Польшей: препятствия и возможности // Балтийский регион. 2009. № 2. С. 129—135.

17. Bar-Kolelis D., Wiskulski T. Cross-border shopping at polish borders tri-city and the russian tourists // GeoJournal of Tourism and Geosites, 2012. Year V no.1, vol. 9. P. 43—51.

18. Morales Rafael G. R., Mata Sánchez N. D., Gijón-Cruz A. S. et al. The impact of nostalgia tourism and family remittances in the development of a rural Oaxacan community. URL: www.google.ru/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&ved=0CCsQFjAA&url=http%3A%2F%2Festudiosdeldesarrollo.net%2Frevista%2Fsave.php%3Farchivo%3Drev12ing%2F4.pdf&ei=yG9FUv69JsaN4gSS6YCIBQ&usg=AFQjCNGi7ShTHTB6uG8iT2LbDKhdTFxlEw&bvm=bv.53217764,d.bGE (дата обращения: 14.10.2013).

19. Miettinen E. Border areas as tourist destination for Russian travellers: russian tourists in Finland // Pearls of the coniferous forest. 20th anniversary of North Karelia Biosphere Reserve. October 30 — November 2, 2012. Finland, Joensuu. P. 86—87.

20. Palmowski T. Problems of cross-border cooperation between Poland and the Kaliningrad oblast of the Russian Federation // Quaestiones geographicae, 2010. 29(4). P. 75—82.

21. Regulation (EC) No 1931/2006 of the European Parliament and of the Council of 20 December 2006 laying down rules on local border traffic at the external land borders of the Member States and amending the provisions of the Schengen Convention, Official Journal of the European Union L 405, 12-30-2006. URL: <http://eurlex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2006:405:0001:0022:EN:PDF>. Цит. по: Кретинин Г., Осташкова Т. Указ. соч.

22. Regulation (EC) No 562/2006 of the European Parliament and the Council of 15 March 2006 establishing a Community Code on the rules governing the movement of persons across borders (Schengen Borders Code), Official Journal of the European Union L 105, 13-04-2006. URL: <http://eurlex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:32006R0562:EN:NO>. Цит. по: Кретинин Г., Осташкова Т. Указ. соч.

23. Spiriagevas E. The impact of tourism factor for development of the south-east Baltic coastal — border regions // GeoJournal of Tourism and Geosites, 2008. Year 1. № 2, vol. 2. P. 118—128.

24. Timothy D. J. Shopping Tourism, Retailing and Leisure. Channel View Publications, Clevedon, 2005. P. 42—75; Цит. по: Tömöri M. Investigating shopping tourism along the borders of Hungary — a theoretical perspective // Ibid. 2010. Year 3, no. 2, vol. 6. November. P. 202—210.

25. Timothy D. J., Butler R. W. Cross-border Shopping. A North American Perspective, 1995. Annals of Tourism Research. Цит. по: Bar-Kolelis D., Wiskulski T. Cross-border shopping at polish borders tri-city and the russian tourists // Ibid. 2012. Year 5. No. 1. Vol. 9. P. 43—51.

26. Tömöri M. Investigating shopping tourism along the borders of Hungary — a theoretical perspective // Ibid. 2010. Year 3. No. 2, vol. 6. November. P. 202—210.

27. Werner F., Kai S. Shopping Tourism in Germany, Impulses in the development of tourism and retail commerce // ISG-Institut für Sozialforschung und Gesellschaftspolitik. Cologne, 2005. Цит. по: Bar-Kolelis D., Wiskulski T. Cross-border shopping at polish borders tri-city and the russian tourists // Ibid. 2012. Year 5. No. 1, vol. 9. P. 43—51.

Об авторе

Светлана Викторовна Степанова, кандидат экономических наук, научный сотрудник Института экономики, Карельский научный центр РАН.
E-mail: svkorka@mail.ru

CROSS-BORDER TOURISM IN THE RUSSIAN NORTHWEST:
GENERAL TRENDS AND FEATURES OF DEVELOPMENT

S. Stepanova*

* *Karelian Research Centre of the Russian Academy of Sciences
50 A. Nevski Ave., Petrozavods, Republic of Karelia, 185030, Russia*

Received on 26.02.2014

As a result of the socioeconomic transformations in the Russian Federation, the openness of border regions under the influence of integration process taking place in the world community facilitates tourist mobility between neighbouring countries. The author describes an approach that considers the border regions of Northwest Russia as attractive destinations for tourists from neighbouring countries. The development of cross-border tourism as a specific form characteristic of only border regions is one of key areas of tourism development in these regions. An assessment of the prospects of developing cross-border tourism in the border regions of Russian Northwest becomes a relevant research objective. The author identifies the specific features and general trends in the development of cross-border tourism in the Russian regions in question. It is proven that Russian border regions are less competitive than the territories of neighbouring states in terms of the development of cross-border tourism. The author also points out to the avenues of stimulating cross-border tourism development in Russian border regions.

Key words: cross-border tourism, border regions, North-western Federal District, tourist mobility, neighbouring states.

About the author

*Dr Svetlana Stepanova, Research Fellow, Institute of Economics, Karelian Research Centre of the Russian Academy of Sciences.
E-mail: svkorka@mail.ru*

УДК 911.3: 338.48

**РАЗРАБОТКА
НОВЫХ ТРАНСГРАНИЧНЫХ
ВОДНЫХ МАРШРУТОВ
В ЮГО-ВОСТОЧНОЙ
БАЛТИКЕ:
МЕТОДИКА И ПРАКТИКА**

Е. Г. Кропинова*
А. Ю. Анохин*



Рассматриваются вопросы комплексного подхода к созданию трансграничных водных маршрутов в контексте системного подхода как интеграция географических, климатических, смысловых, инфраструктурных и маркетинговых компонентов. На примере водных маршрутов, разработанных в рамках международного проекта «Перекрестки 2.0», описывается практическая реализация указанных теоретических положений. Разработка всех маршрутов предусматривала анализ физико-географических, технических, инфраструктурных, экономических, политических и социальных аспектов.

Ключевые слова: география туризма, водный туризм, инфраструктура, международное сотрудничество, методика оценки рекреационного потенциала

Вопросам разработки туристических маршрутов в российской литературе уделяется достаточно большое внимание, что обусловлено рядом факторов. Во-первых, туристические маршруты — это неотъемлемая часть любого путешествия. Поэтому они предлагаются как вспомогательный материал для организации путешествий. Маршруты, удовлетворяющие потребности туристов, можно найти на сайте информационных туристических центров, региональных и муниципальных органов власти, туристических агентств, работающих на прием туристов. В данном контексте маршруты рассматриваются как туристический продукт, предлагаемый потребителю уже в готовом виде. Во-вторых, технологии разработки маршрутов посвящены работы региональных экспертов. При этом в каждом отдельном случае специфика проектирова-

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

Поступила в редакцию 01.06.2014 г.

doi: 10.5922/2074-9848-2014-3-11

© Кропинова Е. Г., Анохин А. Ю., 2014



ния маршрута зависит от специализации авторов. Ряд работ связан с образовательным аспектом туристических маршрутов и подготовлены специалистами в области педагогики [7; 8]. Эмоциональной составляющей уделяется внимание в работах, связанных с историко-культурными тематическими маршрутами. Так, формирование образов для усиления восприятия культуры народов, населяющих районы Севера (Ханты-Мансийский АО), рассматривается как неотъемлемая часть технологической цепочки формирования туристического маршрута, наравне с характеристикой региона проектирования маршрута, подбором водного транспортного средства, данным речного регистра по маршруту следования. «Туристический маршрут — это своего рода сценарий потребления. Преобразование туристского потенциала региона (ресурса) в перспективное, востребованное туристское предложение (товар) предполагает создание определенных условий на маршруте», — отмечает в своей работе группа молодых ученых под руководством Н. П. Гарина и предлагает использовать в качестве основного метода исследования при проектировании маршрута метод дизайн-сценирования, который позволяет, по их мнению, «организовать элементы туристического маршрута в единую целостную систему» [8]. При этом под сценарием понимается последовательность действий при создании будущего туристского товара, при которой учитывается специфика потребления. Источниковая база (хронология событий) лежит и в основе методики организации туристического маршрута, предложенной при составлении экскурсионно-туристического маршрута «Последняя дуэль А. С. Пушкина: как это было» Е. И. Лелиной и др. [22].

Историки считают первоосновой в формировании маршрута наличие исторического потенциала. Актуальность использования историко-этнографического материала как первоосновы туристического маршрута обоснована в работе профессора В. С. Григорьева [9].

Ученые технических специальностей рассматривают техническую сторону вопроса, а именно выбор транспортного средства в зависимости от маршрута: марки автобуса [23], круизного судна [5].

Действительно же технологические аспекты разработки туров в наиболее полной мере представлены в учебно-методических источниках, нацеленных на организацию туроперейтинговых услуг [6; 12; 15]. Однако они сугубо технологичны, универсальны, в большей степени раскрывают именно формирование пакета услуг. То что касается технологии создания самого маршрута, она, как правило, остается за пределами детального рассмотрения.

Туристические маршруты достаточно часто рассматривают как способ развития туристско-рекреационного комплекса. Так, С. А. Сангаджиева с соавторами с целью развития туристско-рекреационного комплекса в Республике Калмыкия предлагает ряд мероприятий, нацеленных на организацию новых туристических маршрутов: например, конкретный туристический маршрут в пределах Целинного района, входящего в Великий шелковый путь; выделение и последующее включение объектов историко-культурного наследия в туристические маршруты; оборудование маршрутов и мест массового отдыха; включение осо-

бо охраняемых природных территорий в туристические маршруты в качестве объектов посещения [27]. Л.М. Родионова и А.Ю. Трушкова считают, что необходимо создать туристическую компанию, специализирующуюся на внутреннем туризме, предлагающую множество разнообразных туров по Оренбургской области [26, с. 255]. По мнению исследователей, туристические маршруты выступают стимулом развития прежде всего сельских территорий [28; 30].

Вопросам трансграничного взаимодействия (в том числе в сфере туризма) посвящены работы литовских (Э. Спириявас и др.) и польских (Т. Пальмовский, Я. Зауха, В. Михальский и др.) ученых [32; 33; 29].

Разработка трансграничных водных маршрутов рассматривается нами как инновационная технология выявления потенциала территории [21] (рис. 1). Скрытый потенциал территории заключается в совокупности природных и иных особенностей территории. Выявленный потенциал можно определить как точное знание физико-географических и антропогенных особенностей территории. Выявленный и скрытый потенциалы можно условно назвать «кодом ДНК территории». При этом на первый план выступает когнитивная составляющая (система показателей, характеристик и их структура), а также аксиологическая, представление цели использования из которой будут вытекать частные методики применения потенциала территории. Следующим этапом станет используемый потенциал. Выявленный потенциал должен быть вовлечен в использование, т.е. определена триединая связь: потенциал — технология — субъект, где под субъектом понимается физическое или юридическое лицо, осуществляющее управленческий и исполнительский уровень взаимодействия с ресурсом в заданном направлении.



Рис. 1. Технология развития потенциала территории

Трансграничность водных маршрутов является их сущностной характеристикой, основывающейся на естественной трансграничности водных путей. Эта их особенность в полной мере учитывается в материалах международного российско-польско-литовского проекта «Перекрестки 2.0» — «Заливы как перекрестки туризма и взаимодействия народов Юго-Восточной Балтики: от истории к современности», реализация которого началась в ноябре 2012 г. Главный партнер проекта — Балтийский федеральный университет им.И. Канта. Всего в проекте участвуют 13 партнеров, в числе которых туристские администрации, учебные заведения, музейные комплексы стран-партнеров. Развитие водного туризма — одно из приоритетных направлений совместного использования территории проекта «Перекрестки 2.0», охватывающей

сразу два залива: Куршского (совместное российско-литовское использование) и Калининградского/Вислинского (совместное российско-польское использование).

В рамках одного из 39 мероприятий проекта были разработаны 3 яхтенных и 1 байдарочный маршруты. Активный водный туризм очень хорошо развит на внутренних водоемах Польши и в меньшей степени — на реках Калининградского региона и Литвы. Для целей данного проекта потребовалось не только проложить по карте сами маршруты, основываясь на географических, историко-культурных, экологических и иных аспектах их организации, но и детально изучить акваторию рек и каналов, а также прилегающую территорию на местности, для чего были организованы три экспедиционных прохождения отрезков каждого из маршрутов.

В рамках проекта такими объектами выступают Балтийское море, Куршский и Калининградский/Вислинский заливы, внутренние водные пути Калининградской области (Калининградский морской канал, реки Преголя, Лава, Дейма, Матросовка, реки и каналы восточного побережья Куршского залива, расположенные на польдерных землях).

Важнейшие содержательные характеристики водных маршрутов — стройность и логичность, определяемые следованием по естественному водному пути. Водный маршрут — это фактически резерват культурно-исторического наследия, так как водные пути за всю историю существования цивилизации в наименьшей степени подверглись изменениям. Лучший пример этого — маршрут Е40, проходящий по внутренним водным путям Калининградской области. На всем его протяжении встречаются современные города, возведенные на базе первых поселений и замков, возникших на данной территории в XIII—XIV вв. Таким образом, практически любой водный маршрут обладает *историко-культурным потенциалом* как совокупностью прибрежных архитектурных объектов, а также мест, которые когда-то были территориями средневековых городов, торговых поселений, древних поселений народов. Нередко и на самом водном маршруте встречаются различные гидротехнические сооружения, и в частности на исследуемой территории, — шлюзы, главной функцией которых было одновременное использование водного объекта для пропуска судов и получения энергии (гидроэлектростанции, водяные мельницы и т. п.).

Описанные объекты могут быть выделены как особая (*гидротехническая*) часть историко-культурного потенциала. К этому подразделу можно отнести дамбы и насосные станции на польдерных землях, плотины гидроэлектростанций, шлюзы, каналы и многое другое.

Еще один важнейший аспект водного маршрута — его *экологический потенциал*. Берега рек региона из-за низменного расположения часто заболочены, с густой растительностью и по ряду других причин малоосвоены [16]. Города и тем более промышленные объекты не тяготеют к рекам, что ведет к формированию вокруг многих водных объектов «буферной зоны», присутствие человека в которой минимально. Это определяет экологический потенциал прибрежных территорий, который можно сформулировать как совокупность биогеоценозов, сформированных на почвах с нормальным или избыточным увлажнением, в

условиях минимизации влияния антропогенного фактора, характеризующуюся присутствием редких видов растений и животных. С точки зрения развития водного туризма данные биоценозы обладают уникальной характеристикой: доступ к ним по суше существенно ограничен. И поэтому наиболее логичным будет формирование водных маршрутов. При этом важно не упускать из виду познавательный компонент экологического потенциала: знание видового состава растений и животных с учетом эстетических характеристик каждого вида в различные периоды жизненного цикла. В качестве примеров можно отметить цветение ирисов в прибрежных зонах рек в первой половине июня, заводи лилий, гнездование и иные стадии жизненного цикла редких птиц.

Третий аспект туристической ценности маршрутов водного туризма связан непосредственно с времяпровождением самих туристов. Обозначим его как *деятельностный потенциал*. Даже если отсутствуют историко-культурные объекты и экологический потенциал, туристы могут осуществлять определенные виды деятельности. Это может быть анимация, купание, общение, созерцание, управление судном, особенно в случае парусных яхт. Как показывает опыт «прогулочных судов», в ряде случаев этот компонент может быть самодостаточным.

Оптимальным, с позиций наиболее эффективного вовлечения ресурсов с целью проявления синергетического эффекта, будем считать использование всех указанных потенциалов (рис. 2).



Рис. 2. Модель синергетического взаимодействия историко-культурного, экологического и деятельностного потенциала в рамках водного маршрута

Как видно на рисунке 2, на пересечении историко-культурного и экологического компонентов находится область, которая может представлять собой формирование новых биогеоценозов при строительстве

гидротехнических сооружений. Пересечение областей деятельностного и историко-культурного потенциала может быть реализовано как обычная экскурсия или игра-квест на основе историко-культурного наследия. Пересечение деятельностного и экологического потенциала — рыбалка, подводная охота, любительская или профессиональная фотосъемка.

В рамках проекта были разработаны четыре трансграничных маршрута, краткое описание каждого из которых приводится ниже.

Маршрут №1 предназначен для моторных яхт. Отдельные части маршрута, с учетом ограничений, накладываемых мостами, могут быть использованы парусно-моторными яхтами. Маршрут представлен на рисунке 3. Старт маршрута возможен из нескольких портов, расположенных в акватории Вислинского залива. Маршрут: Эльблонг (Фромборк) или Крыница Морска — Краснофлотское (погранпереход) — замок Бальга — замок Бранденбург (пос. Ушаково) — Калининград — пос. Ушаково — Гвардейск — Полесск — Куршский залив — пос. Рыбачий (погранпереход) — дельта р. Неман — Клайпеда. Указанный маршрут может быть пройден и в обратном направлении — от Клайпеды до польских городов на побережье Вислинского залива.



Рис. 3. Схема яхтенного маршрута №1

Маршрут №2 представляет кольцевой яхтенный маршрут по Куршскому заливу и может быть предложен как для парусных, так и моторных яхт (рис. 3). Маршрут: Клайпеда — Юодкранте — Нида — Рыбачий (погранпереход) — музей Куршской косы — Зеленоградск — Куршский залив — Полесск — Полесский канал — пос. Головкино — Куршский залив — пос. Причалы — пос. Рыбачий — о-в Русне — Клайпеда. Маршрут проходит по акватории Куршского залива, охватывает города и поселки: Клайпеду, Юодкранте, Ниду, Рыбачий, Зеленоградск, Полесск. Старт и финиш возможны в любой точке маршрута. Участки маршрута по Полесскому каналу и р. Матросовка интересны с познавательной точки зрения, однако еще не урегулированы все вопросы с движением по ним яхт под иностранным флагом. До решения этих вопросов яхты могут двигаться только по фарватерам залива. Пограничный пункт пропуска на российской стороне — пос. Рыбачий, поэтому его проходят дважды. В отдаленной перспективе возможно открытие пограничного перехода Зеленый Мыс — Русне, что сделает маршрут еще более интересным.



Рис. 4. Схема яхтенного маршрута №2

Маршрут №3 предназначен прежде всего для парусных яхт, так как он позволяет пройти из Литвы в Польшу без каких-либо ограничений по высоте мачты судна. Как видно на рисунке 5, этот маршрут может быть реализован в нескольких вариантах. В качестве точки старта могут быть польские города Эльблонг, Фромборк, Крыница Морска (при движении по Вислинскому заливу), а также Гданьск (при движении по Гданьскому заливу Балтийского моря). В настоящее время маршрут может пролегать по основному фарватеру Вислинского залива либо по Гданьскому заливу.

Таким образом, можно предложить следующий вид: Крыница Морска (Эльблонг, Гданьск) — Вислинский залив (Балтийское море) — г. Балтийск (погранпереход) — г. Янтарный — г. Пионерский (погранпереход) — Клайпеда.

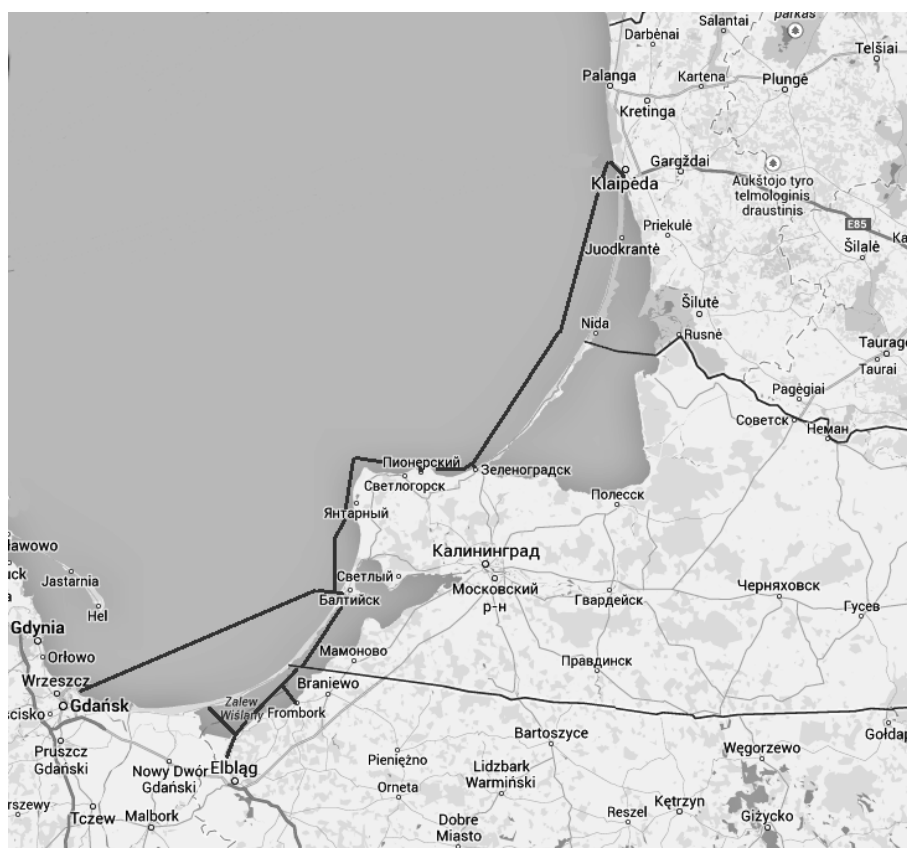


Рис. 5. Схема яхтенного маршрута №3

Маршрут №4 является байдарочным. В связи с особенностями активного водного туризма (движением судов по течению) маршрут разбит на этапы, каждый из которых имеет определенное направление движения:

Сегмент 1. г. Ольштын — г. Добре Място — г. Лидзбарк-Варминский — г. Бартошице — погранпереход — г. Правдинск — пос. Курортное — пос. Дружба — пос. Знаменск — г. Гвардейск.

Сегмент 2. г. Гвардейск — г. Полесск — Полесский канал — пос. Малая Матросовка.

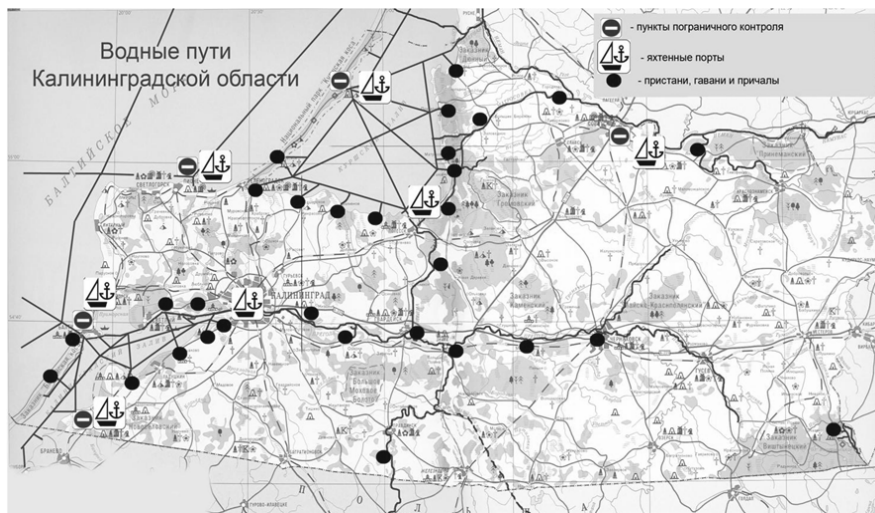
Сегмент 3. пос. Ленинское — р. Матросовка — пос. Малая Матросовка.

Сегмент 4. Автотранспортом: пос. Малая Матросовка — г. Советск (погранпереход) — пос. Гаргждай.

Сегмент 5. пос. Гаргждай — р. Миния — о-в Русне.

Исключительно важным для трансграничных маршрутов является вопрос пересечения границы. В настоящее время переход границы РФ осуществляется вне реки в пункте пропуска «Багратионовск — Безледы».

Все описанные маршруты учитывают имеющиеся и перспективные проекты развития водной инфраструктуры, отраженные на рисунке 6.



Яхтенные марины:
Пионерский, Балтийск, Калининград,
Краснофлотское, Полесск, Рыбачий

Гавани:
Областного яхт-клуба, Взморья, Гвардейска,
Заливино, Ушакова, Заливного, Зеленоградска,
Морского, Советска

Рис. 6. Размещение пристаней на водных маршрутах Калининградского региона (из проекта Концепции развития водного туризма до 2020 г., подготовленной С. Жадобко по заказу Министерства инфраструктуры Калининградской области, 2011 г.)

Из рисунка 6 видно, что пристани на байдарочном маршруте запланированы к строительству в г. Правдинск, пос. Знаменск, г. Гвардейск, пос. Сосновка, г. Полесске, поселках Малая Матросовка, Матросово, Заповедное, Ленинское. Строительство байдарочных пристаней, помимо упомянутых выше, на наш взгляд, также целесообразно запланиро-

вать в поселках Курортное и Дружба. Это необходимо для более полного осмотра имеющихся там достопримечательностей и использования выявленного потенциала территории.

Для каждого из предложенных маршрутов нами были выделены синергетические аспекты взаимодействия, проиллюстрированные на рисунке 2 (с. 149). Содержание синергетических аспектов представлено в таблице 1. При определении содержания синергетического взаимодействия мы использовали систематизацию видов рекреации, предложенную А. Зориным. Согласно материалам, представленным в таблице, все виды рекреации можно обозначить как отдельные элементарные рекреационные занятия (ЭРЗ), объединяемые в типы рекреационной деятельности (ТРД). В рамках программы отдыха в объеме всего маршрута отдельные ЭРЗ из разных ТРД формируются по взаимодополняющему признаку в циклы рекреационной деятельности (ЦРД).

Таблица 1

Маршрут	Историко-культурно-деятельностный	Историко-культурно-экологический	Деятельностно-экологический
№ 1, 2, 3	β14* — общение, β17 — шопинг, β22 — автобусные экскурсии, β23 — пешие экскурсии, β24 — посещение музеев	Содержание экскурсионного материала в части формирования антропогенных ландшафтов	β1 — купания, β12 — прогулка, β27 — рыбная ловля, β33 — круиз, β34 — морские прогулки, β35 — дайвинг, β36 — яхтинг, β52 — инсентив-туризм
№ 4	β14 — общение, β23 — пешие экскурсии, β24 — посещение музеев	Содержание экскурсионного материала по гидротехническим сооружениям в руслах рек и каналов	β1 — купания, β11 — туристский поход, β12 — прогулка, β26 — сбор грибов и ягод, β27 — рыбная ловля, β29 — заготовки, β39 — робинзонада, β52 — инсентив-туризм

Источник: составлено авторами применительно к рассматриваемым маршрутам на основе классификации видов рекреации, разработанных А. Зориным [14].

* Здесь и далее в таблице приведены разработанные А. Зориным типы рекреационной деятельности.



В рамках *историко-культурно-деятельностной синергетической области* маршрутов № 1, 2, 3 мы выделили ТРД β14, β17, β22, β23, β24. На маршруте № 1 — это непосредственно экскурсии по таким объектам, как замки Бальга и Бранденбург, городам Калининград, Гвардейск, Полесск (пешие от пристани на заливе), автобусные экскурсии по Куршской косе, в города Светлогорск, Янтарный и др. Посещение музеев (все музеи Калининграда, музей Балтийского флота в г. Балтийске), музей в замке Лабиау (г. Полесск).

На маршруте № 2 — это экскурсии по таким объектам, как Куршская коса, на которой представлен природно-антропогенный ландшафт (пешие, от пристани на заливе), Зеленоградск, автобусные экскурсии в города Калининград, Светлогорск, Янтарный и др. Посещение музеев (музеи Зеленоградска, Куршской косы, музей в замке Лабиау (г. Полесск)).

На маршруте № 3 — экскурсии по городам Балтийск, Янтарный, Светлогорск, Пионерский, Зеленоградск, автобусные экскурсии в Калининград и на Куршскую косу, посещение музеев в указанных городах и на косе. ТРД «общение» и «шопинг» относятся к дополнительным, т. е. тем, которые на основе синергетического эффекта дополняют впечатления от посещения [3].

В рамках *историко-культурно-экологической синергетической области* маршрутов № 1 нами были выделены: содержание экскурсии по Куршской/Вислинской косе, бухтам г. Балтийска, острова Насыпного как формирования ландшафта в результате деятельности человека. По маршруту № 2 — содержание экскурсионного материала по Куршской косе как природно-антропогенному ландшафту, истории постройки каналов и польдерных земель на восточном побережье Куршского залива. По маршруту № 3 — содержание экскурсионного материала по Самбийскому полуострову, Светлогорску как бальнеологическому курорту с парковыми насаждениями растений-интродуцентов, парку в г. Янтарный.

В рамках *деятельностно-экологической синергетической области* маршрутов № 1, 2, 3 мы выделили ТРД: β1, β12, β27, β33, β34, β35, β36, β52. Мелководные зоны купания могут быть оборудованы в заливах, более глубокие — на реках Преголя и Дейма. Прогулки в городской среде (Эльблонг, Калининград, Балтийск, Гвардейск, Полесск, Нида). Рыбная ловля является одним из целевых ТРД в данной синергетической области и может осуществляться на всем протяжении маршрута, но особенно привлекательна в заливах. Круиз, морские прогулки и яхтинг — основные целевые ТРД в рамках этого маршрута. Также возможна организация инсентив-мероприятий как в однодневном, так и в многодневном форматах.

Для байдарочного маршрута в рамках *историко-культурно-деятельностной синергетической области* нами были выделены ТРД: β14, β23, β24. Целевыми выступают пешие экскурсии по городам Правдинск, Знаменск, Гвардейск, Полесск, Советск, посещения музеев в Правдинске, Гвардейске и Полесске.



В рамках *историко-культурно-экологической синергетической области* байдарочного маршрута содержится экскурсионный материал по плотинам гидроэлектростанций ГЭС-3 и ГЭС-4, шлюзам Мазурского канала, плотинам и шлюзам в пос. Знаменск, гидротехническим сооружениям на реке Матросовка, Полесском канале и др. Современное состояние и возможности использования рек и каналов на территории Калининградской области рассмотрено в работе В. Гусева [10].

В рамках *деятельностно-экологической синергетической области* маршрута №4 можно выделить: β1 — купания (на всем протяжении маршрута есть небольшие пляжи), β11 — туристский поход (по сути, ряд участков представляют собой маршруты для туристских походов, в том числе и категорийных), β12 — прогулка — на всем протяжении маршрута по оборудованным тропам, β26 — сбор грибов и ягод на отдельных участках маршрута, β27 — рыбная ловля, β29 — заготовки редких лечебных растений в различные сезоны, β39 — «робинзонада», т. е. индивидуальное «выживание» в природных условиях. Также актуальным считается и ТРД β52 — инсентив-туризм, потому что такая практика в настоящее время очень распространена и в нашем регионе (в том числе с целью тим-билдинга).

В рамках исследования мы разработали методику балльной оценки объектов для включения их в маршрут. Оценивались указанные виды потенциала: историко-культурный, экологический и деятельностный, дополнительно — транспортная доступность в контексте водного маршрута. Целесообразно изучить такой параметр, как расстояние от предыдущего до последующего объекта, который влияет на насыщенность маршрута объектами. Однако этот параметр имеет смысл применять при сравнении альтернативных «ниток» маршрута. На примере одного из маршрутов мы рассмотрим принципы включения объектов в него.

Для данного исследования мы избрали 5-балльную шкалу, в которой значение «1» соответствует минимальной степени выраженности потенциала, а «5» — максимальной. Определение значения для каждого объекта проводилось с использованием метода экспертных оценок. При оценке транспортной доступности 5 баллов присваивалось объектам с наличием причала, 4 балла — с планируемым причалом, меньшее количество баллов определялось техническими сложностями создания причала в сочетании с отсутствием планов его постройки. Оценка объектов маршрута №1 приведена в таблице 2.

Экспертная оценка по городу для целей данного исследования усреднена для различных категорий туристов. Например, деятельностный потенциал яхт-клуба взят для среднего туриста на моторной яхте, для которого он является исключительно пристанью. Тогда, как видно из рисунка 5, его можно не включать в маршрут, предпочтя иные пристани около Калининграда. Однако для яхтсмена, цель которого — получение впечатлений от управления парусным судном и общения с такими же яхтсменами, деятельностный потенциал может быть существенно выше. Тогда этот объект может попасть в маршрут. То есть данный подход позволяет не только создать маршрут, но и предложить обоснованные вариации указанного маршрута с позиции деятельностного подхода. Таким образом, видно, что Ладушкин и яхт-клуб в стандарт-

ный маршрут с доминирующей историко-культурной составляющей не попадают, а кирхи в поселках Родники и Ушаково могут быть или не быть местом остановки, так как все равно находятся на маршруте. Подбор объектов для других маршрутов также базировался на применении указанной методики.

Таблица 2

Балльная оценка объектов маршрута № 1

Объект	Потенциал			Транспортная доступность
	Историко-культурный	Экологический	Деятельностный	
Эльблонг	4	2	4	5
Фромборк	4	2	3	5
Замок Бальга	4	3	4	3
Ладушкин	2	2	1	3
Замок Бранденбург	4	3	4	5
Балтийск	4	2	3	5
Яхт-клуб	1	1	2	5
Калининград	5	3	4	5
Кирха в пос. Родники	3	2	2	3
Кирха в пос. Ушаково	2	2	2	3
Гвардейск	4	2	3	4
Полесск	4	2	3	4
пос. Рыбачий	3	4	2	5
О-в Русне	1	4	3	5
Клайпеда	2	2	2	5

Источник: составлено авторами.

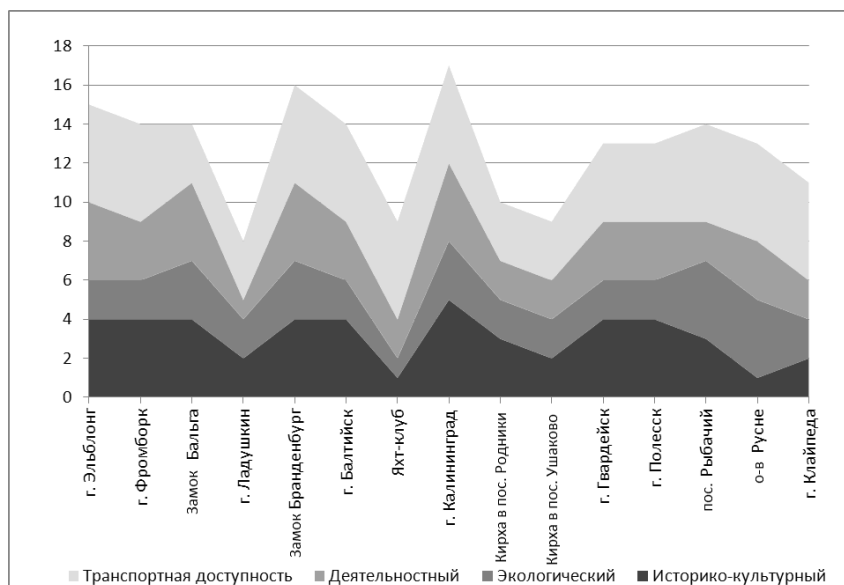


Рис. 7. Подбор объектов маршрута № 1 методом суммирования балльных оценок согласно таблице 2 (составлено авторами)

Предложенная методика обладает еще одним важным достоинством. Изменяя значения деятельностного потенциала либо транспортную доступность, мы можем менять ценность объектов и дополнять маршрут новыми объектами.

Выводы:

1. Любая территория обладает потенциалом. В контексте данной статьи основное внимание было уделено рекреационному аспекту потенциала территории.

2. Потенциал территории можно подразделить, в зависимости от этапов его вовлечения в использование, на выявленный и скрытый. Изначально скрытый потенциал должен быть выявлен, а затем вовлечен в активное использование. В то же время даже выявленный потенциал не всегда активно применяется, что замедляет или даже препятствует развитию территории.

3. При изучении потенциала территории особый интерес представляют историко-культурный, экологический (природный) и деятельностный аспекты. В зонах их пересечения выделяются синергетические области.

4. В рамках проекта «Перекрестки 2.0» были разработаны четыре водных маршрута, главная цель которых — раскрытие потенциала прибрежных территорий и их вовлечение в активное использование. Для каждого маршрута определено и детализировано содержание синергетических областей.

5. Трансграничные туристические маршруты являются инновационной технологией развития территории, поскольку позволяют вовлекать в использование ее выявленный (но не используемый) и скрытый потенциал.

6. Оптимальный эффект при этом достигается, когда при формировании маршрутов максимально полно учтены все синергетические области.

7. Авторская методика балльной оценки потенциала объектов может применяться для эффективного построения новых и модификации существующих маршрутов.

Список литературы

1. Анохин А. Ю. Перспективы трансграничного сотрудничества развития яхтенного туризма на территории Калининградской области // Современные проблемы и пути их решения в науке, транспорте, производстве и образовании, 2011 : сб. докл. междунар. науч.-практ. конф. Одесса, 2011. С. 58—63.

2. Анохин А. Ю. Использование активных способов передвижения в организации экологического туризма: вопросы применения зарубежного опыта к центрам экотуризма Калининградской области // Северные туристские дестинации как доминанта развития туризма Северо-Западного региона : тр. II междунар. науч.-практ. конф. Петрозаводск, 2009. С. 68—70.

3. *Анохин А. Ю.* Геомаркетинг как совокупность инновационных принципов оценки рекреационных ресурсов региона // Теория и практика развития инновационных процессов в сфере сервиса и индустрии туризма : сб. науч. ст. по итогам региональной межвуз. науч.-практ. конф. Калининград, 2009. С. 3—9.
4. *Бедняк М. Н., Компанец Е. А.* Методики формирования эффективного туристического маршрута // Эволюция научной мысли : сб. ст. Междунар. науч.-практ. конф. / отв. ред. А. А. Сукиасян. Уфа, 2014. С. 3—5.
5. *Велединский В. Г.* Круизы в современном туризме и туристское образование // Теория и технологии сферы услуг. Теория и практика сервиса: экономика, социальная сфера, технологии. 2013. № 4 (18). С. 163—169.
6. *Веткин В. А.* Технология создания турпродукта: пакетные туры : учеб.-метод. пособ. / В. А. Веткин, Е. В. Винтайкина. М. : Финансы и статистика, 2013. 240 с. URL: <http://biblioclub.ru/index.php?page=book&id=217485> (дата обращения: 11.03.2014).
7. *Ганина Т. В., Лебедева М. А.* Туристический маршрут «Замки Рязанского края» как средство популяризации достопримечательностей Рязанского региона // Культура и образование. Сентябрь 2013. № 1. URL: <http://vestnik-rzi.ru/2013/09/861> (дата обращения: 28.11.2013).
8. *Гарин Н. П., Гостищева М. А., Никифорова А. Д. и др.* Северный туризм: дизайн-концепция тематического маршрута по реке Тром-Аган // Баландинские чтения. 2014. № 1. С. 429—438. URL: <http://elibrary.ru/> (дата обращения: 15.06.2014).
9. *Григорьев В. С.* Исторический дискурс в контексте международного туристического маршрута «Великий волжский путь» // Исторические, философские, политические и юридические науки, культурология и искусствоведение. Вопросы теории и практики. 2013. № 11—2 (37). С. 53—55. URL: <http://elibrary.ru> (дата обращения: 15.06.2014).
10. *Гусев В.* Реки Лава, Преголя и Дейма — часть водного пути от Больших Мазурских озер до Балтийского моря» // Мазурский канал. Современное состояние и перспективы через 100 лет после начала строительства : сб. материалов симпозиума. Польша, Сроково, Кентшинский повят, Towarzystwo Miłośników Ziemi Kętrzyńskiej im. Zofii Licharewej. 2011.
11. *Дьяченко Е. В.* Архитектурно-ландшафтная организация туристических маршрутов (на примере города Москвы) : дис. ... канд. архитектуры. М., 2010.
12. *Еремеев А. Ю.* Методическое обеспечение разработки нового турпродукта. М.: Лаборатория книги, 2012. 122 с. URL: <http://biblioclub.ru/index.php?page=book&id=140733> (дата обращения: 11.03.2014).
13. *Жолобов Д. А., Карагуйшиева М. А.* Модель персонализации маршрута в мобильной туристической системе // Известия Южного федерального университета. Технические науки. 2012. Т. 131, № 6. С. 211—215.
14. *Зорин И. В., Зорин А. И.* Рекреационное проектирование в туризме // Менеджмент туризма: Туризм и отраслевые системы : учебник. М., 2001. С. 5—20.
15. *Ильина Е. Н.* Туроперейтинг: организация деятельности. М., 2008. 241 с. URL: <http://biblioclub.ru/index.php?page=book&id=59708> (дата обращения: 12.02.2014).
16. *Калининградская область. Природные ресурсы* / под ред. В. М. Литвина, Г. Н. Ельцина, В. П. Дедкова. Калининград, 2013.
17. *Киреева Л. А.* Классификация туристических маршрутов в системе размещения объектов туризма // Региональная архитектура и строительство. 2010. № 1. С. 144—147.



18. *Кожуховская Д. Г., Бустярикова В. Д.* Эколого-географическая характеристика маршрутной нити пос. Выдрино — р. Снежная — оз. Байкал // География и геоэкология на службе науки и инновационного образования : материалы Всерос. с междунар. участием науч.-практ. конф., посвященной Всемирному дню Земли и 80-летию образования Красноярского края / Краснояр. гос. пед. ун-т им. В. П. Астафьева. Красноярск, 2014. С. 238—242.
19. *Козырева К. С., Новиков А. Н.* Туристско-географические особенности трансграничного позиционирования Забайкальского края во внутренней Азии // Перспективы науки. 2011. № 23. С. 10—15.
20. *Кропинова Е. Г.* Регионально-экономический анализ формирования территориальных рекреационных систем. СПб., 2005.
21. *Кропинова Е. Г.* Сотрудничество между Россией и ЕС в сфере инновационного развития туризма на примере программы приграничного сотрудничества «Литва — Польша — Россия» // Балтийский регион. 2013. № 4 (18). С. 67—80.
22. *Лелина Е. И., Наконечная Е. В., Сталева Ю. А.* Методика составления экскурсионно-туристического маршрута «Последняя дуэль А. С. Пушкина: как это было» // Петербургские исследования. 2010. № 2. С. 86—90.
23. *Максимов А. И., Кивал Н. Г.* Организация туристических маршрутов по приморскому краю // Вологодские чтения. 2007. № 65. С. 62—64.
24. *Морозов В. А.* Оценка туристского потенциала и результаты маркетингового анализа существующих и предполагаемых туристских маршрутов // Российское предпринимательство. 2004. № 10 (58). С. 108—109. URL: <http://www.creativeconomy.ru/articles/6790/>
25. *Поморов С. Б.* Оценка природных и культурно-исторических ресурсов территории для проектирования туристического маршрута по странам Большого Алтая // Вестник алтайской науки. № 1. Барнаул, 2011. С. 16—19.
26. *Родионова Л. М., Трушкова А. Ю.* Маркетинговое исследование перспектив и направлений развития внутреннего туризма в Оренбургской области и муниципальном образовании «город Орск» // Экономика и предпринимательство. 2014. № 1—3. С. 249—255.
27. *Сангаджиева С. А., Азыдова Г. Г., Энкеева К. В. и др.* Экологические аспекты использования рекреационного комплекса в образовательной системе // Астраханский вестник экологического образования. 2013. № 4 (26). С. 65—70. URL: <http://elibrary.ru/>(дата обращения: 15.06.2014).
28. *Briedenhann J., Wickens E.* Tourism routes as a tool for the economic development of rural areas—vibrant hope or impossible dream? // Tourism Management 25. 2004. P. 71—79. URL: www.elsevier.com
29. *Cudny W., Michalski T., Rouba R. (eds.)* Tourism and the transformation of large cities in the post — communist countries of Central and Eastern Europe, ŁTN, Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź, 2012.
30. *Darchuk V. G.* Advertising Routes Through Manor Sites As One Of The Factors Of Development Of Rural (Green) Tourism In Ukraine // Бизнес информ. 2013. № 8. С. 204—214.
31. *Kropinova E.* Zoning of the Kaliningrad region of the RF for the purposes of tourism and recreation and development of the trans-border cooperation. TILTAI, Bridges, Social sciences, Klaipeda University. 2009. № 3.
32. *Palmowski T. (red.)* Pogranicze polsko-rosyjskie. Problemy współpracy transgranicznej z Obwodem Kaliningradzkim. Gdynia — Pelplin, 2007.

33. *Spiriajevas E.* Borderlands of Lithuania and Kaliningrad Region of Russia: Guidelines for Comparative Geographic Approach // Human Resources — the Main Factor of Regional Development. Journal of Social Sciences No. 2. Klaipėda University Regional Policy and Planning Institute. 2010. P. 81—91.

Об авторах

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

E-mail: ekropinova@kantiana.ru

Алексей Юрьевич Анохин, кандидат педагогических наук, доцент кафедры социально-культурного сервиса и туризма, Балтийский федеральный университет им. И. Канта, Россия.

E-mail: edel_veis@rambler.ru



THE DEVELOPMENT OF NEW TRANS-BORDER WATER ROUTES IN THE SOUTH-EAST BALTIC: METHODOLOGY AND PRACTICE

E. Kropinova*, A. Anokhin*

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

Received on June 1, 2014

This article offers an integrative approach to the development of trans-border water routes. Route development is analysed in the context of system approach as integration of geographical, climatic, meaning-related, infrastructural, and marketing components. The authors analyse the Russian and European approaches to route development. The article focuses on the institutional environment and tourist and recreational resources necessary for water route development. Special attention is paid to the activity aspect of tourist resources. At the same time, the development of all routes included an analysis of physical geographical, technological, infrastructural, economic, political, and social aspects. The case of water routes developed in the framework of the Crossroads 2.0 international project is used to describe the practical implementation of the theoretical assumptions. The work also tests the methodology of point rating for objects that can be potentially included in the route. The creation of trans-border water routes is presented as an innovative technology of identifying a territory's potential and its further development. The authors stress



the trans-border nature of water routes is their essential characteristic based on the natural properties of water routes.

Key words: spatial organisation of tourism, water tourism; infrastructure; international cooperation, methodology for evaluating recreational potential, South-East Baltic, innovations in tourism.

About the authors

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

E-mail: ekropinova@kantiana.ru

Dr Aleksey Anokhin, Department of Social Services and Tourism, Immanuel Kant Baltic Federal University, Russia.

E-mail: edel_veis@rambler.ru

ТРЕБОВАНИЯ И УСЛОВИЯ ПУБЛИКАЦИИ СТАТЕЙ В ЖУРНАЛЕ «БАЛТИЙСКИЙ РЕГИОН»

Правила публикации статей в журнале

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

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

3. Рекомендованный объем статьи — 0,5 уч.-изд. л. (20 тыс. знаков с пробелами), для научного сообщения — 0,15 уч.-изд. л. (6 тыс. знаков с пробелами).

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

5. Плата за публикацию рукописей не взимается.

6. При подаче статьи на рассмотрение автор вместе с материалами рукописи должен представить внешнюю рецензию на работу (с обязательным указанием контактных данных рецензента: Ф. И. О., место работы, должность, e-mail, контактный телефон). При подаче статьи в электронном виде рецензию можно представить в формате PDF.

7. Статья направляется в редакцию журнала ведущему редактору периодической печати издательства Татьяне Юрьевне Кузнецовой по e-mail: tikuznetsova@kantiana.ru или tikuznetsova@gmail.com

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

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

Комплектность и форма представления авторских материалов



1. Статья должна содержать следующие элементы:

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

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

3) аннотацию на русском и английском языках (*приблизительно 1500 знаков*), оформленную в соответствии с международными стандартами и включающую:

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

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

4) ключевые слова на русском и английском языках (*4—8 слов*);

5) список литературы (*не более 25 источников*);

6) пристатейные библиографические списки оформляются на русском языке (в соответствии с ГОСТ Р 7.0.5. — 2008) и *на латинице* (Harvard System of Referencing Guide);

7) сведения об авторах на русском и английском языках (Ф. И. О. полностью, ученые степени, звания, должность, место работы (организация, город, страна), почтовый адрес, e-mail);

8) сведения о языке текста, с которого переведен публикуемый материал.

Общие правила оформления текста

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

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

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

Научное издание

БАЛТИЙСКИЙ РЕГИОН
2014
3 (21)

Редактор *Н. Н. Мартынюк*
Корректор *Н. Н. Генина*
Компьютерная верстка *Г. И. Винокуровой*

Подписано в печать 11.08.2014 г.
Формат 70×108 ¹/₁₆. Усл. печ. л. 14,5
Тираж 1000 экз. (1-й завод 54 экз.). Заказ 139

Издательство Балтийского федерального университета им. Иммануила Канта
236041, г. Калининград, ул. А. Невского, 14