

2021 | Том 13 | № 3

ISSN 2074-9848
e-ISSN 2310-0532

БАЛТИЙСКИЙ РЕГИОН

ГЕОПОЛИТИКА

ГЕОЭКОНОМИКА

ЦИФРОВИЗАЦИЯ

ISSN 2074-9848
e-ISSN 2310-0532



БАЛТИЙСКИЙ РЕГИОН

BALTIJSKIJ REGION

2021 || Том 13 || № 3

БАЛТИЙСКИЙ РЕГИОН И УСТОЙЧИВОЕ РАЗВИТИЕ

Тематический выпуск

КАЛИНИНГРАД

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

2021

Калининград :
Изд-во БФУ
им. И. Канта, 2021.
188 с.

Журнал основан
в 2009 году

Периодичность:
ежеквартально
на русском
и английском языках

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

Редакция
Адрес: 236016, Россия,
Калининград,
ул. А. Невского, 14

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

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

Выпускающий редактор:
Кузнецова
Татьяна Юрьевна
tikuznetsova@kantiana.ru
www.journals.kantiana.ru

© БФУ им. И. Канта, 2021

Редакционная коллегия

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

Подписной индекс 32249

Тираж 1000 экз.

Дата выхода в свет 09.07.2021 г.

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

Свидетельство о регистрации СМИ ПИ № ФС77-46309

от 26 августа 2011 г.

СОДЕРЖАНИЕ

Геополитика

- Сергунин А. А.* Социетальная безопасность в регионе Балтийского моря: российская перспектива4
- Оленченко В. А., Межсевич Н. М.* Вишеградская группа и Балтийская ассамблея: коалиции внутри Евросоюза в российском внешнеполитическом восприятии.....25
- Бархвостов П. А.* Переформатирование геополитического пространства и институциональные трансформации (на примере Балтийского региона).....42
- Неверов А. Н., Маркелов А. Ю., Айрапетян А. С.* Оценка влияния интеграционных процессов на этнополитическую конкуренцию языков в Балтийском регионе58

Геоэкономика

- Смординская Н. В., Катуков Д. Д., Малыгин В. Е.* Глобальные стоимостные цепочки в эпоху неопределенности: преимущества, уязвимости, способы укрепления резильентности78
- Каторгин А. Д., Тархов С. А.* Территориальная структура паромного сообщения в акватории Балтийского моря108
- Ефимова Е. Г., Воловой В., Вроблевская С. А.* Морские порты Восточной Балтики и транзитная политика Российской Федерации: конкуренция или сотрудничество?125

Цифровизация

- Подгорный Б. Б.* Население Калининградской области в зеркале цифровой экономики: социологический анализ149
- Михайлова А. А.* Оценка восприимчивости населения регионов России к внедрению цифровых технологий168

СОЦИЕТАЛЬНАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ В РЕГИОНЕ БАЛТИЙСКОГО МОРЯ: РОССИЙСКАЯ ПЕРСПЕКТИВА

А. А. Сергунин

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

Нижегородский государственный университет
им. Н. И. Лобачевского,
603022, Россия, Нижний Новгород, просп. Гагарина, 23

Поступила в редакцию 08.05.2021 г.
doi: 10.5922/2079-8555-2021-3-1

© Сергунин А.А., 2021

Обсуждается вопрос, включена ли концепция социальной безопасности в российский официальный и неофициальный дискурс, а также ее наличие в российских стратегических документах по национальной безопасности и безопасности региона Балтийского моря. В статье, в частности, описаны теоретические подходы к определению концепции социальной безопасности в рамках четырех парадигм международных отношений (неореализм, неолиберализм, глобализм и постпозитивизм). В практическом плане России совместно с другими региональными игроками удалось выработать общий региональный подход к пониманию угроз и вызовов социальной безопасности в регионе Балтийского моря, к которым относятся неравномерное региональное развитие, социальное и гендерное неравенство, безработица, бедность, проявления нетерпимости, религиозный и политический экстремизм, сепаратизм, крупномасштабная миграция, несогласованность систем образования, изменение климата, природные и техногенные катастрофы, транснациональная организованная преступность и киберпреступность, международный терроризм, так называемые гибридные угрозы и т. д. Москва и другие страны Балтии имеют общую позицию относительно Совета государств Балтийского моря, выступающего надлежащим региональным учреждением для реализации общей стратегии социальной безопасности, примером которой является План действий стран Балтийского моря в рамках Повестки дня в области устойчивого развития на период до 2030 года (2017).

Ключевые слова:

социетальная безопасность, Россия, регион Балтийского моря, Совет государств Балтийского моря, План действий стран Балтийского моря в рамках Повестки дня в области устойчивого развития на период до 2030 года

Введение

Концепция социальной безопасности является относительно новой для российского политического дискурса и до сих пор не укоренилась в российском стратегическом мышлении и в политике национальной безопасности. Адекватного перевода термина «социетальная безопасность» на русский язык не существует. Некоторые ученые переводят его как «общественная безопасность», другие предпочитают вариант «безопасность общества», что ближе к исходной концепции социальной безопасности, разработанной Копенгагенской школой международных отношений (IR) (Барри Бузан и Оле Вэвер). Согласно этой традиции социетальная безопасность — это способность сообщества сохранить свою сущность в качестве

Для цитирования: Сергунин А. А. Социетальная безопасность в регионе Балтийского моря: российская перспектива // Балтийский регион. 2021. Т. 13, № 3. С. 4–24. doi: 10.5922/2079-8555-2021-3-1.

сплоченной единицы. Социетальная безопасность нарушается, когда «общество опасается, что не сможет выжить само по себе» [1].

Концепция социетальной безопасности была позже расширена последователями Бузана и Вэвера и в настоящий момент включает в себя не только изучение экзистенциальных угроз обществу, но и различных проблем мягкой безопасности, таких как социально-экономическое неравенство, социальная депривация, отсутствие доступа к образованию, культуре и телекоммуникациям, экологические проблемы, качество продуктов питания и воды и т. д. Теоретической базой настоящего исследования послужило такое расширенное понимание концепции социетальной безопасности.

Следует отметить, что подходы посткопенгагенской школы, в которых предпринимаются попытки установить взаимосвязь между понятием «социетальная безопасность» и концепциями безопасности человека, устойчивости и резильентности, постепенно набирают силу в российском политическом дискурсе, однако все еще не распространены в академическом сообществе и властных структурах. За редким исключением [2—4] исследований социетальной безопасности в регионе Балтийского моря (РБМ) не существует.

Данное исследование направлено на изучение восприятия концепции социетальной безопасности как государственными структурами, так и различными российскими школами международных отношений. В статье также обсуждается вопрос о том, стала ли эта концепция частью российского дискурса о регионе Балтийского моря, а также изучается роль России в формировании Повестки дня Совета государств Балтийского моря (СГБМ) в области социетальной безопасности.

Теоретическая основа, данные и методология исследования

Данное исследование основано на двух теоретических подходах. В отношении российских официальных и неофициальных дискурсов о социетальной безопасности РБМ используется подход социологии знания к дискурсу (СКАД) Райнера Келлера [5]. В рамках этого подхода любой дискурс интерпретируется как реализация практики власти / знания. Следовательно, данный подход выходит далеко за рамки анализа текста или анализа речевых актов и рассматривает такие составляющие дискурса, как знание и власть, и степень их влияния на практики, а также инфраструктуру производства дискурса, институциональные и внешние воздействия на конкретную практику, возникающие при пересечении дискурсов с областями практик. СКАД-подход основывается на предположении, что дискурсы не говорят сами за себя, а скорее воплощаются в реальности социальными акторами и их коммуникационными (интер) акциями в рамках ранее существовавших социальных практик и институциональных структур в исторически сложившихся процессах взаимодействия и институционального конструирования.

В рамках данного подхода различные типы данных и этапы их интерпретации рассматриваются во взаимосвязи, например более классические исследовательские стратегии анализа конкретных случаев и кейс-стади в сочетании с детальным анализом текстовых данных. В отличие от других качественных подходов, применяемых в социальных науках, СКАД-подход как таковой не уделяет внимания последовательности значения, присущего одному конкретному тексту дискурса, но предполагает, что такие данные отображают некоторые элементы дискурса либо могут выступать в качестве точки пересечения нескольких дискурсов.

В основе настоящего исследования лежит также так называемый либеральный межправительственный подход. Основанный на сочетании различных неолиберальных теорий Патнэма, Рагги и Кеохана, он был разработан Эндрю Моравчиком в качестве самостоятельной теории [6]. Среди прочего теория ставит своей задачей прояснить, как государства с расходящимися и даже конфликтующими интересами,

а также с разными системами управления и экономикой (Россия и другие страны Балтийского моря) могут сотрудничать и интегрироваться друг с другом. Отношения между Россией и ее соседями по РБМ по типу ненависти и любви представляют собой классический пример с точки зрения данной теории.

Принятие государствами решений о сотрудничестве на международном уровне объясняется в теории согласно трехэтапной схеме: государства сначала определяют свои национальные предпочтения, затем заключают международные соглашения и наконец создают или корректируют свои институты и режимы с целью обеспечения результатов перед лицом неопределенности в будущем. Задачей данной теории является изучение того, что движет национальными предпочтениями, стратегиями ведения переговоров и характером международных институтов и режимов, которые возникают в результате такого многозадачного процесса. Региональная и глобальная интеграция понимается при этом как серия рациональных выборов, осуществляемых национальными лидерами. Эти выборы обусловлены ограничениями и возможностями, проистекающими из социально-экономических, политических и культурных интересов влиятельных субъектов внутри страны, относительной мощностью государств, проистекающей из асимметричной взаимозависимости, и ролью институтов в поддержании доверия к межгосударственным обязательствам.

В этом исследовании я демонстрирую наличие мощных внутренних и международных стимулов, которые побуждают российское политическое руководство выбирать кооперативный, а не конфликтный тип поведения в регионе Балтийского моря и искать решения региональных социальных проблем путем переговоров, компромиссов и укрепления институтов и механизмов управления (например, СГБМ).

Данные для этого исследования взяты из различных источников:

- документы, имеющие отношение к национальной безопасности России и официальные документы, связанные с политикой Москвы в РБМ;
- документы СГБМ;
- научные работы российских и зарубежных авторов по социетальной безопасности в целом и в РБМ в частности;
- публикации в СМИ.

Имея дело с различными категориями источников, создать надежную базу данных довольно сложно — различные источники могут противоречить друг другу и / или быть отрывочными, доступная статистика иногда вводит в заблуждение или является неполной. Что касается научных работ, то их авторы применяют разные методы оценки и интерпретации эмпирических данных. Поэтому в процессе исследования важно постоянно проверять и перепроверять доступные источники с точки зрения их надежности, а также сравнивать их друг с другом с целью исключения недостоверных или ошибочных данных и для того, чтобы избежать предвзятости в суждениях.

В частности, я использую три основных принципа для отбора и интерпретации эмпирических данных:

1. Источники должны быть репрезентативными, т.е. отражать типичные, а не случайные изменения в российском дискурсе по проблематике социетальной безопасности в регионе Балтийского моря.
2. Предпочтение отдается данным, которые предоставляют ценную и своевременную информацию о политике Москвы в регионе.
3. Приоритет также отдается источникам, отражающим оригинальные данные, а также современные / нетрадиционные подходы как к российскому дискурсу о регионе Балтийского моря, так и к политике Москвы в рамках СГБМ.

С помощью этих исследовательских инструментов возможно успешно преодолеть вышеупомянутые недостатки эмпирической базы и эффективно собрать надежные данные для этого исследования.

Российский дискурс о социетальной безопасности

Данный дискурс включает два уровня: первый уровень — официальный дискурс, сформированный различными российскими доктринальными / концептуальными документами. Второй представлен экспертными и научными нарративами о национальной и международной безопасности и включает в себя взгляды, разработанные различными российскими школами международных отношений.

Официальный дискурс

Документы по национальной безопасности России не содержат концепции социетальной безопасности как таковой, но затрагивают связанные с ней проблемы «мягкой» безопасности. Например, в Законе о безопасности Российской Федерации (1992) предпринята попытка дать определение самому понятию безопасности: «Безопасность — это свобода от внутренних и внешних угроз жизненно важным интересам личности, общества и государства»¹. В русле западной политической мысли авторы документа выделили не только государственную и военную безопасность, но и экономические, социальные, информационные и экологические аспекты безопасности. В отличие от советского законодательства, в котором основное внимание уделялось интересам государства или коммунистической партии, в этом документе, по крайней мере на декларативном уровне, провозглашался приоритет интересов личности и общества. Он также создал систему национальной безопасности для только что родившейся Российской Федерации. Наряду с уже существующими органами, такими как Министерство иностранных дел, Министерство внутренних дел, Министерство безопасности (позднее Федеральная служба безопасности), Служба внешней разведки, Министерство окружающей среды, Законом было рекомендовано создать Совет безопасности, Министерство обороны и несколько комитетов, в том числе Пограничный комитет и так далее.

Однако этот документ был слишком абстрактным и расплывчатым, чтобы сформировать последовательную стратегию национальной безопасности, включая ее социетальную составляющую. Несколько лет ушло на разработку специальной доктрины национальной безопасности, основанной на комплексном подходе к безопасности, включая ее социетальные аспекты.

Первая концепция национальной безопасности России 1997 года утверждала, что Россия не стоит перед лицом непосредственной опасности крупномасштабной агрессии и что, поскольку страна была истощена множеством изнурительных внутренних проблем, именно они стали величайшей угрозой безопасности России².

Данная концепция была явным отходом от предыдущих доктрин. Например, военная доктрина 1993 года была основана на предположении, что основную угрозу безопасности России представляют внешние факторы, такие как локальные конфликты или территориальные претензии зарубежных стран.

В концепции 1997 года ясно говорилось, что нынешний относительно благоприятный международный климат дает России возможность направить ресурсы от оборонного сектора на восстановление российской экономики³. В целом эти усилия по восстановлению экономики упоминались в документе в контексте продолжающейся демократизации и маркетизации. В частности, говорилось об опас-

¹ *О безопасности* : закон РФ от 5 марта 1992 г. № 2446-1. URL: <https://base.garant.ru/10136200/> (дата обращения: 08.05.2021).

² *Об утверждении* Концепции национальной безопасности Российской Федерации : указ Президента Российской Федерации от 17 декабря 1997 г. № 1300. Доступ из справ.-правовой системы «Гарант».

³ Там же.

ностях, связанных с экономическими проблемами России, которые были описаны подробно и открыто. В концепции подчеркивался ряд серьезных угроз экономической безопасности, таких как существенное падение производства и инвестиций, разрушение научно-технического потенциала, беспорядок в финансовой и денежно-кредитной системах, сокращение доходов федерального бюджета, растущий государственный долг, чрезмерная зависимость России от экспорта сырья и импорта оборудования, товаров народного потребления и продуктов питания, «утечка мозгов» и неконтролируемый отток капитала.

В документе также указывалось на внутреннюю социальную, политическую, этническую и культурную напряженность, которая угрожала подорвать как жизнеспособность, так и территориальную целостность российского государства. Среди них были выделены социальная поляризация, демографические проблемы (в частности, снижение рождаемости, средней продолжительности жизни и численности населения), коррупция, организованная преступность, торговля наркотиками, терроризм, радикальный национализм, сепаратизм, ухудшение системы здравоохранения, экологические катастрофы и распад «единого духовного пространства». Фактически доктрина 1997 года определяла повестку дня российской социетальной безопасности без использования самой концепции социетальной безопасности.

В новой версии концепции национальной безопасности, принятой Владимиром Путиным после его прихода к власти в 2000 году, в принципе сохранился акцент на внутренних угрозах национальной безопасности России и присутствовало описание вызовов социетальной безопасности, аналогичное описанию в концепции 1997 года, однако также были определены некоторые внешние угрозы, такие как расширение НАТО на восток и агрессивная политика этой организации на Балканах. Концепция 2000 года увязывала внутреннюю угрозу терроризма и сепаратизма (явно имея в виду Чечню) с внешними угрозами: в ней утверждалось, что международный терроризм связан с усилиями по подрыву суверенитета и территориальной целостности России, а также обозначалась возможность прямой военной агрессии. Однако в документе провозглашался призыв к международному сотрудничеству в борьбе с этими угрозами⁴.

Новшеством стратегии национальной безопасности (СНБ), принятой президентом Дмитрием Медведевым в 2009 году, стало введение системы показателей, характеризующих состояние дел в области национальной безопасности. Эта система показателей включала следующие параметры: а) уровень безработицы; б) децильный коэффициент⁵; в) темпы роста потребительских цен; г) внешний и государственный долг в процентах от ВВП (%); д) государственные расходы на здравоохранение, культуру, образование и исследования в процентах от ВВП; е) темпы ежегодной модернизации вооружения, а также военной и специальной техники; ж) уровень удовлетворения потребностей страны в военном и инженерном персонале⁶.

⁴ Путин В. Концепция национальной безопасности Российской Федерации // Независимая газета. 2000. 14 января С. 4.

⁵ Децильный коэффициент (ДК) — это соотношение между доходами 10% самых богатых и 10% беднейших слоев населения. Этот коэффициент отражает уровень неравенства доходов и социальной дифференциации. ДК колеблется от 5 до 15. По мнению экспертов, если ДК страны больше 10, имеется вероятность социальной нестабильности и даже восстания. По данным Российского комитета по статистике, в 2010 году ДК в России был 14 (*Распределение общего объема денежных доходов населения* // Росстат. URL: http://www.gks.ru/free_doc/new_site/population/urov/urov_32kv.htm (дата обращения: 08.05.2021)).

⁶ *О Стратегии национальной безопасности Российской Федерации до 2020 года* : указ Президента РФ от 12 мая 2009 г. № 537 // Доступ из справ.-правовой системы «Гарант».

Хотя эти показатели были неполными, сама идея их использования для мониторинга системы национальной безопасности была новаторской и актуальной. В СНБ-2009 была предусмотрена возможность регулярного обновления индикаторной системы.

Президент России Владимир Путин 31 декабря 2015 года утвердил новую СНБ. В доктрине большое внимание уделялось внутренним аспектам безопасности России. В частности, были выявлены такие угрозы безопасности, как терроризм, радикальный национализм и религиозный фанатизм, сепаратизм, организованная преступность и коррупция.

Чтобы снизить указанные риски, Россия должна была стремиться к экономическому росту, развитию научно-технического потенциала страны, «к сохранению и приумножению традиционных российских духовно-нравственных ценностей в качестве основ российского общества и воспитанию гражданского духа у детей и молодежи»⁷. Последнее подразумевает «создание системы духовно-нравственно-го и патриотического воспитания граждан».

Президент Путин 21 июля 2020 года подписал указ «О национальных целях развития Российской Федерации на период до 2030 года». Три из пяти национальных целей были связаны в доктрине с проблематикой социетальной безопасности: а) забота о населении, здоровье и благополучии людей; б) возможности для самореализации и развития талантов людей, в) комфортная и безопасная среда.

Указ от 2020 года ввел некоторые конкретные индикаторы для оценки прогресса в процессе реализации доктрины. Например, оценка создания комфортной и безопасной среды включала следующие критерии:

- улучшение жилищных условий не менее 5 млн семей ежегодно и увеличение объема строительства жилья не менее чем на 120 млн м² в год;
- улучшение качества городской среды в полтора раза;
- обеспечение доли дорожной сети в крупнейших городских агломерациях, отвечающей нормативным требованиям на уровне не менее 85%;
- создание устойчивой системы управления твердыми бытовыми отходами, которая бы обеспечивала 100-процентную сортировку отходов и вдвое сокращала объем отходов, отправляемых на свалки;
- снижение вдвое выбросов вредных загрязнителей, оказывающих наибольшее негативное воздействие на окружающую среду и здоровье человека;
- ликвидация наиболее опасных объектов накопленного экологического ущерба и очистка важнейших рек и озер, в первую очередь Волги, Байкала и Телецкого озера⁸.

Несмотря на то, что некоторые из этих показателей выглядят слишком технократическими и не очень реалистичными, указ 2020 года все же задавал государственным органам вектор стратегического развития, позволявший им выявлять и решать наиболее значимые проблемы, связанные со сферой социетальной безопасности.

Президент Путин 2 июля 2021 года утвердил новую СНБ, которая в основном сохранила подход указа 2020 года к повестке дня социетальной безопасности⁹. Примечательно, что в новой стратегии наряду с концепцией национальной безо-

⁷ О Стратегии национальной безопасности Российской Федерации : указ Президента РФ от 31 декабря 2015 г. № 683 // Доступ из справ.-правовой системы «Гарант».

⁸ Указ о национальных целях развития Российской Федерации на период до 2030 года. 21 июля 2020 года. URL: www.kremlin.ru/events/president/news/63728 (дата обращения: 08.05.2021).

⁹ О Стратегии национальной безопасности Российской Федерации : указ Президента Российской Федерации от 02.07.2021 № 400 // Официальный интернет-портал правовой информации. URL: <http://publication.pravo.gov.ru/File/GetFile/0001202107030001?type=pdf> (дата обращения: 08.05.2021).

пасности активно используется концепция социальной / общественной безопасности, хотя она все еще отличается от концепции социетальной безопасности. Этот документ содержит достаточно подробное описание угроз и вызовов общественной безопасности России. Помимо традиционных угроз и вызовов в СНБ-2021 определены такие проблемы, как негативные последствия изменения климата для российского общества и киберугрозы, возникающие как внутри самой России, так и извне. Особое внимание уделяется эпидемиологической безопасности населения, что стало очевидной реакцией на пандемию COVID-19. Характерной чертой новой стратегии стал упор на внешние источники угроз и вызовов национальной безопасности России. В отличие от концепций национальной безопасности 1997 и 2000 годов СНБ-2021 основывается на предположении, что социально-политическая и экономическая ситуация в России в целом стабильна, а дестабилизирующие факторы действуют извне.

Таким образом, концепция социетальной безопасности до сих пор отсутствует в российских официальных документах, но при этом достаточно полно описаны основные проблемы, связанные со сферой общественной безопасности, а также определены пути и средства борьбы с этими угрозами и вызовами, включая усилия как государственных, так и общественных институтов.

Российские школы международных отношений

Российские школы международных отношений существенно отличаются друг от друга своим пониманием / подходами к социетальной безопасности.

Российская школа неореализма практически не признает само понятие социетальной безопасности, предпочитая использовать относительно традиционное понятие социальной / общественной безопасности. В рамках этой школы социальная / общественная безопасность интерпретируется скорее как компонент / уровень национальной безопасности, которая, в свою очередь, состоит из индивидуальной, социальной и государственной безопасности. Неореалисты выделяют следующие угрозы социальной / общественной безопасности как в России, так и в РБМ: социально-экономическое неравенство / правовое неравенство, бедность, низкий уровень жизни, плохая система социального обеспечения, уличное насилие и преступность, коррупция, алкоголизм и наркомания, неэффективность системы здравоохранения, деградация окружающей среды, политический, этнический и религиозный экстремизм, сепаратизм, угрозы информационной безопасности, культурной целостности и традиционным моральным и семейным ценностям и т. д. [7—9]. Как упоминалось выше, эти угрозы отражены в российских документах по национальной безопасности с 1990-х годов, поскольку сами документы были разработаны под влиянием господствующей школы неореализма.

В российской неолиберальной парадигме международных отношений есть несколько школ, различающихся пониманием концепции социетальной безопасности. Одна из интерпретаций понятий основана на предположении, что концепция социетальной безопасности обязана своим появлением традициям прав человека (идеям естественного права и естественных прав). В рамках этого подхода основным референтом является человек, а такие аспекты его жизни, как, например, гражданские права, культурная самобытность, доступ к образованию и здравоохранению, считаются имеющими фундаментальное значение для человеческого достоинства. Либералы утверждают, что задачей социетальной безопасности должно быть расширение и укрепление существующей глобальной правовой базы прав человека [10—12, с. 274—286; 13]. Эта подшкола фокусирует свое внимание на правах этнических, религиозных, культурных и сексуальных меньшинств, полагая, что в здоровом обществе меньшинства должны быть защищены и иметь возможность в полной мере самовыражаться. Неолибералы подвергают жесткой критике российское прави-

тельство за его неспособность эффективно реализовать данную концепцию как на национальном, так и на глобальном уровнях. Они также считают, что лучшая защита от социетальных вызовов и угроз — это хорошо развитое гражданское общество и его институты, которых на сегодняшний день в России не хватает.

Другая ветвь российского неолиберализма рассматривает социетальную безопасность как синоним общественной безопасности. Согласно этой подшколе социетальная безопасность означает социальную устойчивость, а именно обеспечение ключевых элементов общества — экономического равенства, рефлексивных культурных традиций и социальной справедливости посредством активной гражданской активности. Повестка дня в области социетальной безопасности также включает миграцию, интеграцию мигрантов в общество, мультикультурализм, права меньшинств, социальную сплоченность. Эта ветвь неолиберализма большое внимание уделяет безопасности русских этнических сообществ в странах Балтии [14; 15]. Кроме того, в рамках этого направления исследуется, насколько устойчивы этнические меньшинства на Северо-Западе России, такие как ингерманландские финны [16] или сету [17].

Другая неолиберальная подшкола предпочитает более широкое видение социетальной безопасности и предпринимает попытки уравнивать эту концепцию с концепцией безопасности человека, предложенной ООН [18]. Они принимают определение безопасности человека, данное Программой развития ООН в Докладе о развитии человеческого потенциала 1994 года, которое включает семь компонентов: экономическая безопасность, продовольственная безопасность, безопасность здоровья, экологическая безопасность, личная безопасность, безопасность сообщества и политическая безопасность¹⁰.

Согласно этой подшколе регион Балтийского моря имеет уникальные особенности, которые формируются благодаря его природной среде, отличной от природной среды какого-либо другого региона. Неолибералы полагают, что все сообщество РБМ разделяет некоторые идентичные нормы и ценности, которые служат стимулом для сплочения общества [19; 20]. При этом общество испытывает как положительное, так и отрицательное воздействие непрерывных и стремительных изменений, вызванных в основном геополитической, геоэкономической и экологической динамикой в регионе и его окружении, и если некоторые изменения открывают новые возможности для региона Балтийского моря, то другие негативно влияют на сообщество, поскольку под угрозой оказываются социально-экологические факторы и культурная целостность, формирующие это общество.

В соответствии с этим подходом социетальные вызовы региона являются широко распространенными и комплексными. Они стоят в разной степени перед всем населением региона через границы, которые разделяют их на государства Балтийского моря. Таким образом, требуется региональная оценка конкретных потребностей и ожиданий населения помимо той, которая имеется у правительства государств РБМ.

Российская глобалистская школа бросает вызов как «узкому» пониманию социетальной безопасности как общественной безопасности, предлагаемому неореалистами, так и неолиберальным легалистским и правозащитным подходам. В то же время глобалисты согласны с теми неолиберальными течениями, которые предпочитают более широкое понимание социетальной безопасности, особенно безопасности человека.

С другой стороны, в рамках этой школы социетальная безопасность скорее интерпретируется как аналог концепции устойчивого развития [21]. Представители этой школы утверждают, что экономического роста недостаточно для расширения

¹⁰ *United Nations Development Program // Human Development Report 1994: New Dimensions of Human Security.* N.Y., 1994. P. 24—33. URL: http://hdr.undp.org/sites/default/files/reports/255/hdr_1994_en_complete_nostats.pdf (дата обращения: 05.06.2021).

возможностей людей или их выбора, поэтому внимание необходимо уделять и таким сферам, как здравоохранение, образование, технологии, окружающая среда и занятость. Необеспечение безопасности человека отрицательно сказывается на экономическом росте и, следовательно, на развитии. Глобалисты подчеркивают, что несбалансированное развитие, влекущее за собой горизонтальное неравенство, является серьезной причиной конфликтов. Следовательно, такой замкнутый круг, при котором недостаток развития ведет к конфликту, а затем и конфликт ведет к недостатку развития, возникает довольно легко. При этом вероятны также и эффективные циклы, когда высокий уровень безопасности приводит к развитию, а развитие способствует дальнейшему обеспечению безопасности.

Стоит также отметить, что за последнее десятилетие в российском академическом сообществе получил распространение так называемый комплексный подход к принципам и стратегиям устойчивого развития [22]. Согласно этому подходу устойчивое развитие концептуально разбивается на три составные части: экологическую, экономическую и социальную.

Что касается стратегии устойчивого развития Москвы в регионе Балтийского моря, российские эксперты выделяют следующие направления:

1. *Экономическое*: включает в себя устойчивую экономическую деятельность и повышение благосостояния жителей региона Балтийского моря; устойчивое использование природных, в том числе живых, ресурсов; развитие транспортной инфраструктуры (включая авиацию, морской и наземный транспорт), информационных технологий и современных телекоммуникаций.

2. *Экологическое*: имеет следующие приоритеты: мониторинг и оценка состояния окружающей среды в регионе Балтийского моря; предотвращение и ликвидация загрязнения окружающей среды в регионе; охрана морской среды Балтийского моря; сохранение биоразнообразия в регионе Балтийского моря; оценка воздействия изменения климата в регионе; предотвращение и ликвидация чрезвычайных экологических ситуаций в регионе Балтийского моря, в том числе связанных с изменением климата.

3. *Социальное* измерение включает здоровье людей, живущих и работающих в регионе Балтийского моря; образование и культурное наследие; процветание и развитие потенциала детей и молодежи; гендерное равенство; повышение благосостояния и искоренение бедности среди жителей РБМ [23].

Российская постпозитивистская школа не предлагает единого подхода к социетальной безопасности. Так, например, в рамках постмодернизма, наиболее радикальной подшколы постпозитивизма, «позитивистские» концепции безопасности подвергаются жесткой критике, но собственная концепция безопасности не разработана [24].

Российский социальный конструктивизм, еще одна постпозитивистская подшкола, предпочитает интерпретировать социетальную безопасность через призму концепции идентичности. Вслед за копенгагенской школой международных отношений российские конструктивисты считают, что безопасность государства противоречит безопасности общества: «Безопасность государства имеет суверенитет в качестве конечного критерия, а социетальная безопасность общества — идентичность» [25, с. 23]. Согласно этой подшколе социетальная безопасность, которая конструируется в обществе, может быть обеспечена только в том случае, если идентичность акторов формируется неконфронтационным способом [26]. В противном случае множественные идентичности вступают в конфликт друг с другом и не способствуют достижению желаемого уровня социетальной безопасности.

Конструктивисты призывают к парадигматическому изменению дискурса российского региона Балтийского моря: вместо того чтобы воспринимать регион как маргинальный, враждебный источник угроз безопасности, российское государство и общество должны рассматривать его как регион с большим потенциалом сотруд-

ничества [27; 28]. По мнению российских конструктивистов, регион Балтийского моря должен иметь более позитивный и привлекательный имидж и ассоциироваться с идеями роста, процветания и инноваций. Более того, Москва должна воспринимать РБМ как регион мира и стабильности, где можно примирить и гармонизировать различные идентичности. В то же время конструктивисты продолжают отслеживать некоторые негативные процессы и факторы, которые по-прежнему порождают империалистические и националистические настроения в российском обществе и элитах и препятствуют международному сотрудничеству в регионе Балтийского моря [29].

Завершая обсуждение дебатов о социетальной безопасности в России, следует отметить, что существуют серьезные проблемы с включением концепции социетальной безопасности в российский политический дискурс. Эти проблемы сводятся к следующему:

1. Российское стратегическое мышление о национальной безопасности носит иерархический характер — как упоминалось выше, индивидуальный, социальный и государственный / национальный уровни выделяются там, где государственная безопасность (в действительности, а не на декларативном уровне) по-прежнему наиболее значима.

2. Российское общество не является независимым социальным актором. Гражданское общество все еще находится в зачаточном состоянии, и по этой причине ни общество, ни индивид не могут быть реальными объектами безопасности.

3. Концепция идентичности слишком расплывчата для большинства российских внешнеполитических школ, за исключением постпозитивистов, которые не готовы интерпретировать социетальную безопасность через призму этой категории.

4. Социетальная безопасность не обязательно имеет какое-либо значение для людей, личная безопасность для них намного важнее.

5. Поскольку тенденции антиглобализма и озабоченность внутренними проблемами относительно сильны в России, в стране преобладает такой тип социальной / общественной психологии, как сопротивление, а не резильентность.

6. Постсуверенный тип менталитета и политики по-прежнему непопулярны в России. Поскольку и простые люди, и элиты считают, что Россия действует в довольно недружественной или даже враждебной международной среде, тема национального суверенитета, которая тесно связана с государственной, а не социетальной безопасностью, очень важна в российском политическом дискурсе.

В то же время, не признавая саму концепцию социетальной безопасности, российские школы международных отношений тем не менее во многом совпадают в своих взглядах на природу социальных проблем, существующих в РБМ.

Россия и повестка дня социетальной безопасности СГБМ

Хотя многие соседи России по Балтийскому морю воспринимают Москву как источник угрозы их безопасности после украинского кризиса, Кремль настаивает на том, что не имеет агрессивных намерений в регионе, и предпочитает сотрудничество, а не конфронтацию. С теоретической точки зрения либеральный межправительственный подход предлагает правдоподобное объяснение того, почему Москва предпочитает политику сотрудничества, а не конфронтации в регионе Балтийского моря. Что касается формирования национальных предпочтений, у Кремля довольно насыщенная внутренняя повестка дня, которой следует отдавать приоритет над международными проблемами в регионе.

Как упоминалось выше, руководство России осознает, что большинство угроз и вызовов ее безопасности исходят изнутри, а не из-за пределов страны. Эти проблемы коренятся в совокупности факторов, включая деградацию советской экономической, транспортной и социальной инфраструктуры в северо-западных регионах России, нынешнюю ресурсоориентированную модель российской экономики, а также нехватку средств и управленческих навыков для правильного развития российской части РБМ. Отсюда следует, что нынешняя балтийская стратегия России носит внутренний, а не внешний характер. Она направлена на решение существующих внутренних проблем, а не на внешнюю экспансию. Более того, развивая свои северо-западные регионы, Москва стремится продемонстрировать, что открыта для международного сотрудничества, иностранных инвестиций и инноваций.

Следует отметить, что национальные предпочтения России формируют довольно прагматичную международную стратегию, которая направлена на использование совместных программ и региональных институтов региона Балтийского моря для решения в первую очередь специфических проблем России, а не неких абстрактных задач.

СГБМ рассматривается Россией как центральный элемент и краеугольный камень системы регионального управления, что подтверждается российскими стратегическими документами¹¹ и многочисленными заявлениями¹² руководства. По сравнению с другими региональными и субрегиональными организациями, форумами и программами (такими, как ЕС, североевропейские институты, Северное измерение и т. д.), СГБМ рассматривается Кремлем как более представительная (с точки зрения его географического охвата), многомерная (по сферам его деятельности), научно обоснованная и эффективная международная организация [30; 31]. Несмотря на то, что десять других государств — членов СГБМ входят в западные институты, в которые не входит Россия (НАТО, ЕС, североевропейские организации), Москва по-прежнему чувствует себя комфортно в Совете, потому что действует на равных и может участвовать в процессе принятия решений СГБМ.

Москва также рассматривает СГБМ как важный инструмент для преодоления политической и дипломатической изоляции, в которую ее пытались втянуть западные страны. С помощью СГБМ Россия сохраняет способность влиять на региональные социально-экономические, политические, экологические и гуманитарные процессы.

Следует отметить, что, несмотря на рост напряженности между Россией и остальными странами Балтийского моря в контексте украинского кризиса, Москва не отказалась от многосторонней дипломатии в регионе, включая СГБМ. Россия сыграла решающую роль в переформулировании долгосрочных приоритетов

¹¹ *Об утверждении* Концепции внешней политики Российской Федерации : указ Президента Российской Федерации от 30.11.2016 № 640 // Официальный интернет-портал правовой информации. URL: <http://publication.pravo.gov.ru/Document/View/0001201612010045?index=0&rangeSize=1> (дата обращения: 05.04.2021).

¹² *Выступление* и ответы на вопросы СМИ Министра иностранных дел Российской Федерации С. В. Лаврова в ходе пресс-конференции по итогам министерской сессии Совета государства Балтийского моря в формате видеоконференции, Москва, 19 мая 2020 года // Министерство иностранных дел Российской Федерации. URL: https://www.mid.ru/sovets-gosudarstv-baltijskogo-mora/-/asset_publisher/3qDBE0PYRt7R/content/id/4133375 (дата обращения: 09.04.2021); *Выступление* первого заместителя Министерства иностранных дел Российской Федерации В. Г. Титова на министерской сессии Совета государства Балтийского моря, Рейкьявик, 20 июня 2017 года // Министерство иностранных дел Российской Федерации. URL: https://www.mid.ru/sovets-gosudarstv-baltijskogo-mora/-/asset_publisher/3qDBE0PYRt7R/content/id/2794141 (дата обращения: 09.04.2021).

СГБМ, имевшем место в период украинского кризиса. В свете оценки и обзора пяти долгосрочных приоритетов СГБМ, утвержденных на 7-м саммите государств Балтийского моря, состоявшемся в Риге в 2008 году, СГБМ под председательством Финляндии (2013—2014) решил включить три обновленных долгосрочных приоритета — региональную идентичность, устойчивый и процветающий регион и безопасный регион¹³.

Россия активно поддержала и внесла свой вклад в План действий СГБМ-2030 (июнь 2017 года)¹⁴, в котором предлагается основа для поддержки макрорегиональной, национальной и субрегиональной реализации стратегии устойчивого развития для региона Балтийского моря. План действий «Балтика-2030» включает шесть приоритетных областей, представляющих практический способ решения сложных задач Повестки дня на период до 2030 года в регионе Балтийского моря. Основные направления глубоко взаимосвязаны и отражают целостный подход к достижению Целей устойчивого развития (ЦУР) ООН 2015 года и в то же время региональной повестки дня в области социетальной безопасности:

1. Партнерство во имя устойчивого развития. Макрорегиональные, многосторонние и инклюзивные партнерства лежат в основе Плана действий «Балтика-2030». Согласно этому документу все заинтересованные стороны должны взять на себя ответственность за расширение регионального сотрудничества и достижение устойчивого развития. Существующие и новые партнерства в регионе Балтийского моря должны сосредоточиться на обмене знаниями и разработке инновационных, конкретных и практических решений общих проблем.

2. Переход к устойчивой экономике. Транснациональное сотрудничество имеет решающее значение для успешного перехода к устойчивой экономике. Это приоритетное направление включает в себя несколько взаимосвязанных задач: повышение энергоэффективности и обеспечение доступной чистой энергии, сокращение отходов, разумное управление ресурсами, внедрение устойчивых практик и образа жизни в области потребления и производства, создание устойчивых сельскохозяйственных систем, сокращение загрязнения воды и защита экосистем, обеспечение продуктивной занятости и достойная работа для всех, содействие исследованиям и инновациям и поддержка «серебряной», «циркулярной», «синей» и «зеленой» экономики. Примечательно, что Москва, которую страны Балтии, Дания и Польша часто обвиняют в «энергетическом империализме», с энтузиазмом поддержала эти инициативы.

3. Действия в защиту климата. Деятельность по борьбе с изменением климата должна включать как смягчение последствий изменений, так и адаптацию к последствиям, что требует усиления регионального сотрудничества. Это приоритетное направление охватывает несколько взаимосвязанных аспектов: готовность к чрезвычайным ситуациям и управление снижением риска бедствий, связанных с климатическими и погодными рисками, мониторинг возникающих рисков для здоровья, рисков для продовольственной безопасности, реагирование на стрессы в региональных экосистемах и другие проблемы. Цель деятельности в этой области — включить адаптацию к изменению климата во все процессы планирования и секторального развития для повышения устойчивости инфраструктуры и общества и поддержки реализации Сендайской рамочной программы ООН по снижению

¹³ *Annual Report for the Finnish Presidency 2013—2014*. P. 28. URL: https://cbss.org/wp-content/uploads/2020/04/CBSS_AnnualReport_2013—14.pdf (дата обращения: 09.04.2021).

¹⁴ *Realizing the Vision. The Baltic 2030 Action Plan*, June. URL: <http://www.cbss.org/wp-content/uploads/2018/03/Baltic-2030-Action-Plan-leafleteng.pdf> (дата обращения: 09.04.2021).

риска бедствий в регионе. Поддержка Россией стратегий смягчения последствий изменения климата разительно контрастировала с позицией Дональда Трампа по этому вопросу и соответствовала позициям других стран Балтийского моря.

4. Равенство и социальное благополучие для всех. В РБМ входят страны, которые считаются одними из самых равноправных в мире, но также и некоторые из наиболее быстро меняющихся обществ в мире, движущихся в направлении роста неравенства. Особое внимание в этой области уделяется гендерному равенству и правам детей, а также поддержке сотрудничества в решении общих демографических проблем: старение населения, миграция, экономическое и социальное неравенство, проблемы, связанные со здоровьем, социальная инклюзия, а также борьбе с преступностью, насилием и актами дискриминации, с которыми люди сталкиваются в РБМ.

5. Создание устойчивых и резильентных городов и сообществ. Население, экономическая деятельность, социальное и культурное взаимодействие, а также экологические и гуманитарные воздействия все больше концентрируются в городах, что создает огромные проблемы для устойчивости с точки зрения жилья, инфраструктуры, основных услуг, продовольственной безопасности, здравоохранения, образования, достойных рабочих мест. В то же время поддержка позитивных экономических, социальных и экологических связей между городскими, пригородными и сельскими районами путем усиления национального, макрорегионального и субрегионального планирования развития имеет первостепенное значение. С 2013 года Россия пытается внедрить принципы стратегического планирования в программы устойчивого развития городов. В 2014 году Москва приняла специальный закон о стратегическом планировании, который обязывает все три уровня власти — федеральный, региональный и муниципальный — иметь стратегии развития, которые должны основываться на концепции устойчивого развития¹⁵. Муниципалитеты Северо-Запада России в значительной степени опираются на опыт стран Балтийского моря в этой области, внедряя концепции «умных» или «зеленых» городов [32].

6. Качественное образование и обучение на протяжении всей жизни для всех. Быстрые социальные и технологические изменения приводят к необходимости разработки и применения концепции качественного образования и обучения на протяжении всей жизни во всех странах Балтийского моря. Это направление делает особый упор на научную грамотность и исследования, STEM-образование и инновации (наука, технологии, инженерия и математика), которые могут поддержать устойчивое развитие с экономической, социальной и культурной точек зрения. В этом отношении особенно эффективны профессиональные ассоциации, такие как, например, Сеть университетов региона Балтийского моря, где Россия тесно сотрудничает с другими странами Балтийского моря.

План действий Балтийской повестки дня до 2030 года предоставил возможность для гармонизации политики СГБМ и Стратегии ЕС для региона Балтийского моря (EUSBSR) [33]. Более того, этот План действий представляет собой не только региональную стратегию устойчивого развития, но также обеспечивает полезную и прочную связь между региональной и глобальной организацией (ООН). Другими словами, с помощью этого Плана действий СГБМ может преобразовать глобальную стратегию устойчивого развития ООН в региональную, которая будет учитывать местные особенности и более эффективно обслуживает конкретные потребности региона Балтийского моря.

¹⁵ О стратегическом планировании в Российской Федерации : федер. закон от 28 июня 2014 года № 172-ФЗ // Российская газета. 2014. 28 июня. URL: <https://rg.ru/2014/07/03/strategia-dok.html> (дата обращения: 09.04.2021).

На 25-й юбилейной встрече СГБМ (Рейкьявик, июнь 2017 года) министры иностранных дел и высокопоставленные представители государств подчеркнули дальнейшие приоритеты стратегии устойчивого развития / социетальной безопасности Совета¹⁶. Они призвали СГБМ продолжать активную работу для достижения ощутимых результатов в рамках трех вышеупомянутых долгосрочных приоритетов: региональная идентичность, устойчивый и процветающий регион и безопасный регион. В частности, они предложили СГБМ определить и запустить новые проектные мероприятия с целью достижения конкретных результатов в каждой из следующих предметных областей.

Устойчивое развитие. Принятие Повестки дня в области устойчивого развития на период до 2030 года и Парижского соглашения об изменении климата 2015 года ознаменовало начало новой эры в глобальном сотрудничестве в целях устойчивого развития. СГБМ играет важную роль в обеспечении региональных ответов на глобальные вызовы, изложенные в Повестке дня на период до 2030 года, в том числе посредством расширения сотрудничества по смягчению последствий и адаптации к изменению климата. Как упоминалось выше, СГБМ отреагировал на эту инициативу ООН, приняв План действий «Балтика-2030» для достижения глобальных ЦУР на региональном уровне.

Молодежь. Страны Балтийского моря убеждены, что их молодежь — будущее региона. Приобретение знаний друг о друге и друг от друга способствует укреплению региональной идентичности. В этом контексте Молодежный диалог Балтийского моря является инструментом для построения межнационального доверия и взаимопонимания, особенно в трудные времена, и должен обеспечить основу для устойчивого молодежного сотрудничества региона Балтийского моря в СМИ, образовании, науке и на рынке труда.

Торговля людьми. Целевая группа СГБМ при активном участии России по борьбе с торговлей людьми успешно работает с 2006 года и заслужила международное признание. Текущая глобальная миграционная реальность привела к значительному увеличению числа беженцев и перемещенных лиц в Европе, которые подвергаются риску эксплуатации со стороны торговцев людьми, поэтому особенно важно, чтобы целевая группа продолжала свои усилия по предотвращению торговли людьми. Учитывая успешный опыт конференции СГБМ по социальной безопасности и миграции в 2017 году, министры иностранных дел призвали СГБМ к дальнейшему развитию сотрудничества по данному актуальному вопросу между странами Балтийского моря. Хотя для России миграция в настоящее время не представляет серьезной проблемы, Москва солидарна со своими балтийскими соседями и активно поддерживает их усилия в этой сфере.

Защита детей. Россия участвует в экспертной группе СГБМ по вопросам детей из групп риска, которая с 2002 года уделяет внимание проблемам, вызывающим озабоченность в регионе, таким как дети, находящиеся под альтернативным уходом, продвижение правосудия, доброжелательного к детям, предотвращение торговли детьми и их эксплуатации, а также продвижение защиты первостепенных интересов детей в сфере миграции. Вопросы защиты детей выделены в Повестке дня на период до 2030 года как важный приоритет стратегии социетальной безопасности. Группа экспертов СГБМ имеет обширный опыт работы в области защиты детей и все полномочия для реализации Повестки дня на период до 2030 года.

¹⁶ Declaration on the Occasion of the 25th Anniversary of the Council of the Baltic Sea States. 2017. 20 June. URL: <http://www.cbss.org/wp-content/uploads/2017/06/The-Reykjavik-Declaration.pdf> (дата обращения: 09.04.2021).

Защита граждан. С 2002 года Сеть гражданской защиты СГБМ разрабатывает мероприятия по повышению устойчивости к крупным чрезвычайным ситуациям и стихийным бедствиям в регионе. Увеличение интенсивности и частоты экстремальных погодных условий придает актуальность активизации этих усилий за счет расширения сотрудничества на всех уровнях правительства и в соответствии с целями Сендайской рамочной программы ООН по снижению риска бедствий. Некоторые эксперты считают этот аспект деятельности СГБМ наиболее важным и склонны отождествлять концепцию социетальной безопасности со способностью противостоять природным и техногенным катастрофам в регионе Балтийского моря [34, с. 109—115; 35]. Москва полагает, что она может внести значительный вклад в обеспечение гражданской защиты в регионе, поскольку Россия имеет как прочную материально-техническую базу, так и практический опыт в этой сфере.

На той же юбилейной встрече 2017 года министры предложили СГБМ назначить независимую группу советников, включая представителей гражданского общества. Задача независимой группы заключалась в разработке отчета, представляющего видение РБМ после 2020 года, а также будущую роль СГБМ и средства расширения влияния этой организации в качестве форума для политического диалога и практического сотрудничества в регионе. Независимая группа (в которой представитель России играл значимую роль) представила свой отчет и рекомендации СГБМ для рассмотрения в июне 2018 года. Группа рекомендовала и дальше использовать и укреплять СГБМ в качестве ключевой платформы для регионального сотрудничества и коммуникации, а также подтвердить три текущих долгосрочных приоритета как стратегические цели на обозримое будущее¹⁷.

Москва активно участвовала в обсуждении Дорожной карты реформирования СГБМ, утвержденной во время председательства Латвии в 2018—2019 годах. Россия также поддержала председательство Дании в ее усилиях по принятию пересмотренных полномочий СГБМ и Секретариата СГБМ. Москва помогла подготовить ряд других важных документов: Ориентирование роли и участия СГБМ в СЕСРБМ и Северном измерении, Оперативное руководство по практическому сотрудничеству СГБМ, Руководство по сбору средств СГБМ, Обновленная повестка и новая региональная стратегия, разработанная для Экспертной группы по направлению «Дети в группе риска на 2020—2025 годы», а также разработать новое положение стратегии работы Целевой группы по борьбе с торговлей людьми на 2020—2025 годы¹⁸.

Следует отметить, что даже пандемия коронавируса не стала серьезным препятствием для сотрудничества стран РБМ в рамках СГБМ. Некоторые важные мероприятия по окончании датского председательства, включая заключительную встречу министров, прошли в онлайн-формате, но это не помешало министрам оценить датское председательство как одно из самых эффективных. Помимо принятия вышеупомянутых документов под председательством Дании был назначен новый Генеральный директор Секретариата СГБМ, а Секретариат Совета получил новое помещение в Стокгольме.

Продолжая работу в условиях эпидемии коронавируса, Россия поддержала основные приоритеты программы председательства Литвы (2020—2021):

¹⁷ *Vision for the Baltic Sea Region beyond 2020. Report by the Council of the Baltic Sea States Vision Group. 2018. June. URL: <https://cbss.org/wp-content/uploads/2020/03/Vision-Group-Report.pdf> (дата обращения: 09.04.2021).*

¹⁸ *Annual Report for the Danish Presidency 2019—2020. 2020. URL: <https://cbss.org/wp-content/uploads/2020/10/Annual-Report-Denmark-2019—2020.pdf> (дата обращения: 09.04.2021).*

- устойчивое развитие, особенно в области развития зеленой индустрии;
- зеленый и морской туризм как важный сектор для возрождения региональной экономики, повышения узнаваемости региона, предоставления возможностей трудоустройства для молодежи;
- защита граждан в регионе, повышение устойчивости региона к крупным чрезвычайным ситуациям и стихийным бедствиям;
- борьба с торговлей людьми с целью трудовой эксплуатации в регионе, а также предотвращение насилия в отношении детей¹⁹.

За время существования СГБМ Россия всегда активно участвовала в различных проектах Совета — экологических, инфраструктурных, образовательных (Еврофакультеты в Калининграде и Пскове), молодежных и др. За последние три года Россия принимала участие в 19 из 46 проектов, инициированных СГБМ. Только три страны опередили в этих показателях Россию: Финляндия (23 проекта), Швеция (23) и Латвия (22) (рис.).

В настоящее время Россия участвует в четырех из шести реализуемых проектах:

- Мобильность региона Балтийского моря для молодых исследователей;
- Проект «Молодежная сеть балтийской идентичности» (YoPeNET);
- Молодежная сеть для устойчивого развития туризма в регионе Балтийского моря;
- Проект «THALIA» — вдумчивая, информированная и сострадательная журналистика в освещении проблемы торговли людьми²⁰.

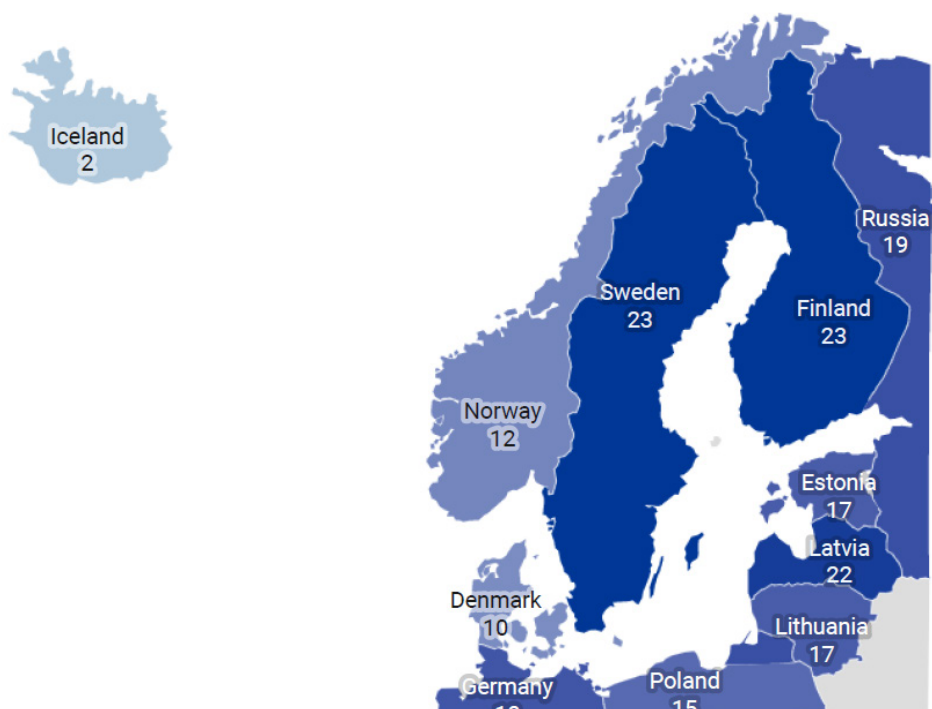


Рис. Участие государств-членов в проектах СГБМ, финансируемых Фондом поддержки проектов

Источник: *Ongoing Projects* — CBSS. 2021. URL: <https://cbss.org/psf/ongoing-projects/> (дата обращения: 19.04.2021).

¹⁹ *Lithuanian Presidency Program 2020—2021*. 2020. URL: <https://cbss.org/wp-content/uploads/2020/06/Lithuanian-Presidency-Programme-2020—2021.pdf> (дата обращения: 09.04.2021).

²⁰ *Ongoing Projects* — CBSS. 2021. URL: <https://cbss.org/psf/ongoing-projects/> (дата обращения: 19.04.2021).

Выводы

Несмотря на то, что концепция социетальной безопасности почти отсутствует в официальных документах России и в академических / экспертных дискуссиях, проблемы социетальной безопасности в различных формах постепенно набирают силу как на уровне практической политики, так и в работах ученых. Интерпретация концепции разными российскими школами варьируется от узкого (безопасность сообщества) до максимально широкого понимания (безопасность человека, устойчивое развитие). Это естественно для государства с переходной экономикой, где гражданское общество еще недостаточно зрело, где все еще преобладает ориентированный на государство подход к национальной безопасности и где человек и общество по-прежнему не могут быть референтными объектами безопасности.

Хотя российский дискурс о социетальной безопасности в основном обращен внутрь себя и связан с форматом национальной безопасности, региональное (балтийское) измерение постепенно набирает силу в российском академическом и политическом сообществе.

Несмотря на продолжающуюся напряженность в отношениях между Москвой и Западом, которая достигла критической стадии после украинского кризиса, страны Балтийского моря, включая Россию, выявили почти идентичный набор мягких угроз и вызовов безопасности как для отдельных стран, так и для региона в целом. Эти угрозы социетальной безопасности включают неравномерное региональное развитие, социальное и гендерное неравенство, безработицу (особенно среди молодежи), бедность, проявления нетерпимости, религиозный и политический экстремизм, сепаратизм, крупномасштабную миграцию, несоответствия в системах образования, изменение климата, природные и техногенные катастрофы, транснациональную организованную преступность и киберпреступность, международный терроризм, так называемые гибридные угрозы и т. д.

При участии России сообщество РБМ смогло выработать общие подходы к борьбе с угрозами общественной безопасности, предлагая общий арсенал методов и инструментов для решения проблем, улучшения ситуации на национальном и региональном уровнях, а также для разработки перспективной долгосрочной стратегии устойчивого развития. СГБМ был выбран в качестве надлежащего регионального учреждения для реализации общей стратегии социетальной безопасности, примером которой является План действий Повестки дня «Балтия 2030». Несмотря на то, что геополитическая напряженность в регионе остается на высоком уровне и разные страны по-разному интерпретируют концепцию социетальной безопасности и стратегию устойчивого развития, общая динамика в регионе Балтийского моря представляется относительно позитивной и дает некоторые основания для осторожного оптимизма.

Список литературы

1. *Security: A New Framework for Analysis* / eds. B. Buzan, O. Wæver, J. H. de Wilde, L. Riesen. L., 1998.
2. *Societal Security in the Baltic Sea region: Expertise Mapping and Raising Policy Relevance* / eds. M. Aaltola, B. Kuznetsov, A. Sprūds, E. Vizgunova. Riga, 2018.
3. *Societal Security. Inclusion-Exclusion Dilemma. A Portrait of the Russian-Speaking Community in Latvia* / ed. Z. Ozoliņa. Riga, 2016.
4. *The Baltic States and Their Region: New Europe or Old?* / ed. D. J. Smith Rodopi. N. Y., 2005.
5. *Keller R. Doing Discourse Research: An Introduction for Social Scientists*. Los Angeles, 2013.

6. *Moravcsik A. Schimmelfennig F. Liberal Intergovernmentalism // Wiener A., Diez T. (eds.) European Integration Theory. Oxford, 2009. P. 67—87.*
7. *Балуев Д. Г. Современная мировая политика и проблемы личностной безопасности. Н. Новгород, 2002.*
8. *Чугаев С. Состояние экономики и общества — главная угроза России — говорится в российской концепции национальной безопасности // Известия. 1997. 19 дек.*
9. *Цыганков П. А. Теория человеческой безопасности: политические последствия и уроки для России // Вестник Московского университета. Сер. 12. Политические науки. 2010. № 4. С. 80—85.*
10. *Козырева А. Концепция Human Security в современном мире // Обозреватель-Observer. 2003. № 9.*
11. *Кулагин В. М. Международная безопасность. М., 2006.*
12. *Лебедева М. М. Мировая политика. М., 2007.*
13. *Васильченко О. К. Human Security: о понятии // Новые идеи в философии : матер. II Междунар. науч. конф. (г. Казань, май 2016 г.). Казань, 2016.*
14. *Бакунцев А. В. Русские в Прибалтике: проблема культурной самоидентификации // Вестник ЦМО МГУ. Сер.: Филология. Культурология. Педагогика. Методика. 2009. № 1. С. 67—69.*
15. *Русские в Прибалтике / под ред. И. Белобровцевой. М., 2010.*
16. *Бугай Н. Ф. Финны-ингерманландцы. Трансформации этнической общности: забвение, возрождение, перспектива. М., 2017.*
17. *Алексеев Ю. В., Манаков А. Г. Народ Сету между Россией и Эстонией. М., 2005.*
18. *Половина Е. В. Проблема дефиниции концепции безопасности человека в документах ООН // Политика, государство и право. 2015. № 4. URL: <https://politika.snauka.ru/2015/04/2823> (дата обращения: 14.04.2021).*
19. *Russia and Europe: The Emerging Security Agenda / ed. V. Baranovsky. N.Y., 1997.*
20. *Публичная политика: вопросы мягкой безопасности в Балтийском регионе / под ред. М. Б. Горного. СПб., 2004.*
21. *Селин В. С., Васильев В. В. Взаимодействие глобальных, национальных и региональных экономических интересов в освоении Севера и Арктики. Апатиты, 2010.*
22. *Vvedenskiy A. Innovation Infrastructure as the Key Element of Sustainable Venture Ecosystem in Russia // Baltic Rim Economies. 2014. 29 April. P. 44.*
23. *Makarychev A., Sergunin A. Russia's Role in Regional Cooperation and the EU Strategy for the Baltic Sea Region (EUSBSR) // Journal of Baltic Studies. 2017. Vol. 48, № 2. P. 34—50.*
24. *Капустин Б. «Национальный интерес» как консервативная утопия // Свободная мысль. 1996. № 3. С. 13—28.*
25. *Wæver O. Societal Security: The Concept // Identity, Migration, and the New Security Agenda in Europe / eds. O. Wæver, B. Buzan, M. Kelstrup, P. Lemaitre. N. Y., 1993. P. 17—40.*
26. *Васильева Н. А., Чэньсин В. Модернизация как поиск новой идентичности России: арктическая модель // Вестник международных организаций. Образование, наука, новая экономика. 2011. Т. 6, № 3. С. 20—26*
27. *Makarychev A. Contours of Regional Identity: Testing Constructivism on Kaliningrad's Ground // Journal of Eurasian Research. 2003. Vol. 2, № 1. P. 18—25.*
28. *Morozov V. Russia in the Baltic Sea Region: Desecuritization or Deresionalization? // Cooperation and Conflict. 2004. Vol. 39, № 3. P. 317—331.*
29. *Морозов В. О коварстве Запада и его разоблачителях: Российская внешнеполитическая мысль и самоизоляция России // Неприкосновенный запас. 2005. № 5. С. 14—22.*
30. *Sergunin A. The Baltic Sea region after the Ukrainian crisis and Trump: a Russian perspective // DIIS Report. 2019. № 4. URL: <http://hdl.handle.net/10419/227703> (дата обращения: 10.04.2021).*
31. *Журавель В., Иванов С. М. Взаимодействие государств Балтийского моря в сфере региональной безопасности // Геополитический журнал. 2018. № 1 (21). С. 40—46.*
32. *Sergunin A. Applying EU standards to planning Russian Arctic cities' sustainable development strategies: challenges and opportunities // Environmental Knowledge and Policy Innovation between East and West. Lessons Learned and Not? Open Science Conference Proceedings, Minsk, 28—30 May 2019. Minsk, 2019. P. 108—109.*

33. *Palmowski T.* The European Union Strategy for the Baltic Sea Region and accomplishments // *Baltic Region*. 2021. Vol. 13, № 1. P. 138—152. doi: 10.5922/2079-8555-2021-1-8.
34. *Nikers O., Tabuns O.* *Baltic Security Strategy Report. What the Baltics Can Offer for a Stronger Alliance*. Washington, 2019.
35. *Wolanin J.* *Common societal security culture in the Baltic Sea Region: basics and the way forward*. 13 December. Council of the Baltic Sea States Secretariat, Stockholm. 2017. URL: <https://cbss.org/publications/common-societal-security-culture-in-the-baltic-sea-region-basics-and-the-way-forward/> (дата обращения: 08.03.2021).

Об авторе

Александр Анатольевич Сергунин, доктор политических наук, профессор кафедры теории и истории международных отношений, Санкт-Петербургский государственный университет, Россия; профессор кафедры политологии, Нижегородский государственный университет им. Н. И. Лобачевского, Россия.

E-mail: a.sergunin@spbu.ru

<http://orcid.org/0000-0002-4683-0611>

SOCIETAL SECURITY IN THE BALTIC SEA REGION: THE RUSSIAN PERSPECTIVE

A. A. Sergunin

St Petersburg State University,
7/9 Universitetskaya nab., St Petersburg, 199034, Russia
Lobachevsky State University of Nizhny Novgorod,
23 Gagarina prospect, Nizhny Novgorod, 603022, Russia

Received 08.05.2021
doi: 10.5922/2079-8555-2021-3-1
© Sergunin, A. A., 2021

This study discusses whether the concept of societal security is embedded in the Russian official and informal discourses as well as in the Russian strategic documents on national security and the Baltic Sea region. Particularly, the paper describes four paradigms of international relations (neorealism, neoliberalism, globalism and postpositivism) and theoretical approaches to the concept of societal security formulated in them. On a practical plane, Russia managed to develop — together with other regional players — a common regional approach to the understanding of societal security threats and challenges in the Baltic Sea region. These challenges include uneven regional development, social and gender inequalities, unemployment, poverty, manifestations of intolerance, religious and political extremism, separatism, large-scale migration, inconsistencies in education systems, climate change, natural and man-made catastrophes, transnational organized crime and cybercrime, international terrorism, so-called hybrid threats, etc. Russia and other Baltic countries agreed that the Council of the Baltic Sea States should be a proper regional institution to implement a common societal security strategy exemplified by the Baltic 2030 Agenda Action Plan (2017).

Keywords:

societal security, Russia, Baltic Sea region, Council of the Baltic Sea States, Baltic 2030 Agenda Action Plan

References

1. Buzan, B., Wæver, O., de Wilde, J. H. 1998, *Security: A New Framework for Analysis*, Lynne Rienner, London/Boulder.
2. Aaltola, M., Kuznetsov, B., Sprūds, A., Vizgunova, E. (eds.) 2018, *Societal Security in the Baltic Sea region: Expertise Mapping and Raising Policy Relevance*, Latvian Institute of International Affairs/Zinātne, Riga.
3. Ozoliņa, Ž. (ed.) 2016, *Societal Security. Inclusion-Exclusion Dilemma. A Portrait of the Russian-Speaking Community in Latvia*, Zinātne, Riga.
4. Smith, D.J. (ed.) 2005, *The Baltic States and Their Region: New Europe or Old?* Rodopi, New York.
5. Keller, R. 2013. *Doing Discourse Research: An Introduction for Social Scientists*, SAGE, Los Angeles.
6. Moravcsik, A., Schimmelfennig, F. 2009, Liberal Intergovernmentalism. In: Wiener, A., Diez, T. (eds.) *European Integration Theory*, Oxford University Press, Oxford, p. 67—87.
7. Baluev, D. 2002, *Sovremennaya Mirovaya Politika i Problemy Lichnostnoi Bezopasnosti* [Contemporary World Policy and Problems of Human Security], Nizhny Novgorod State University Press, Nizhny Novgorod (in Russ.).
8. Chugayev, S. 1997, State of the Economy and Society Is the Main Threat for Russia, Says the Russian National Security Concept, *Izvestiya*, 19 December (in Russ.).
9. Tsygankov, P.A. 2010, Human Security Theory: Political Implications and Lessons for Russia, *Moscow University Bulletin. Series no. 12. Political Science*, no. 4, p. 80—83 (in Russ.).
10. Kozyreva, A. 2003, Human Security Concept in the Contemporary World, *Obozrevatel'-Observer*, no. 9 (in Russ.).
11. Kulagin, V.M. 2006, *Mezhdunarodnaya Bezopasnost* [International Security], Moscow, Aspect Press (in Russ.).
12. Lebedeva, M. 2006, *Mirovaya Politika* [World Politics], Moscow, Aspect Press (in Russ.).
13. Vasilchenko, O. 2016, Human Security: on a Concept. In: Akhmetov, I.G. (ed.) *Novye Idei v Filosofii* [New Ideas in Philosophy], Moscow, Buk, p. 13—19 (in Russ.).
14. Bakuntsev, A.V. 2009, The Russians in the Baltic Sea Region: the Problem of Self-Identification, *Vestnik Tsentra Mezhdunarodnogo Obrazovaniya Moskovskogo Gosudarstvennogo Universiteta. Filologiya. Pedagogika. Metodika* [The Bulletin of the International Education Center, Moscow State University. Philology. Pedagogy. Methods], no. 1, p. 67—69 (in Russ.).
15. Belobrovteva, I. (ed.) 2010, *Russkie v Pribaltike* [Russians in the Baltic Sea Region], Moscow, Flinta/Nauka (in Russ.).
16. Bugay, N. 2017, *Finnyy-Ingbermanlandtsy. Transformatsii Etnicheskoi Obshnosti: Zabvenie, Vozrozhdenie, Perspektiva* [The Ingrian Finns. Transformations of Ethnic Community: Oblivion, Revival, Perspectives], Moscow, Akvarius (in Russ.).
17. Alekseev, Y.V., Manakov, A.G. 2005, *Narod Setu: Mezhdru Rossiei i Estoniei* [The People of Setu: Between Russia and Estonia], Moscow, Europe (in Russ.).
18. Polovina, E.V. 2015, The Problem of Definition of the Human Security Concept in the UN Documents, *Politika, Gosudarstvo i Pravo* [Politics, State and Law], no. 4 (in Russ.).
19. Baranovsky, V. (ed.) 1997, *Russia and Europe: The Emerging Security Agenda*, New York, Oxford University Press.
20. Gorny, M. (ed.) 2004, *Publichnaya Politika: Voprosy Myagkoi Bezopasnosti v Baltijskom Regione* [Public Policy: Soft Security Issues in the Baltic Sea Region], St. Petersburg, Norma (in Russ.).
21. Selin, V.S., Vasiliev, V.V. 2010, *Vzaimodeistvie Global'nykh, Natsional'nykh i Regional'nykh Ekonomicheskikh Interesov v Osvoenii Severa i Arktiki* [Interaction of Global, National and Regional Economic Interests in the Development of the North and Arctic], The Kola Science Center of the Russian Academy of Sciences, Apatity (in Russ.).
22. Vvedenskiy, A. 2014, Innovation Infrastructure as the Key Element of Sustainable Venture Ecosystem in Russia, *Baltic Rim Economies*, 29 April, p. 44.
23. Makarychev, A., Sergunin, A. 2017, Russia's Role in Regional Cooperation and the EU Strategy for the Baltic Sea Region (EUSBSR), *Journal of Baltic Studies*, vol. 48, no. 2, p. 34—50.

24. Kapustin, B. 1996, National Interest as a Conservative Utopia, *Svobodnaya Mysl* [Liberal Thought], no. 6, p. 13–28 (in Russ.).
25. Wæver, O. 1993, Societal Security: The Concept. In: Wæver, O., Buzan, B., Kelstrup, M., Lemaitre, P. (eds.) *Identity, Migration, and the New Security Agenda in Europe*, New York, St. Martin's Press, p. 17–40.
26. Vasilieva, N.A., Chensin, V. 2011, Modernization as a Search for Russia's New Identity: the Arctic Model, *Vestnik Mezhdunarodnykh Organizatsiy* [International Organizations Research Journal], no. 3, p. 20–26 (in Russ.).
27. Makarychev, A. 2003, Contours of Regional Identity: Testing Constructivism on Kaliningrad's Ground, *Journal of Eurasian Research*, vol. 2, no. 1, p. 18–25.
28. Morozov, V. 2004, Russia in the Baltic Sea Region: Desecuritization or Deregionalization? *Cooperation and Conflict*, vol. 39, no. 3, p. 317–331.
29. Morozov, V. 2005, On the West's Cunning and Its Unmaskers: Russia's Foreign Policy Thought and Self-Isolation, *Neprikosnovenny Zapas* [Emergency Store], no. 5, p. 14–22.
30. Sergunin, A. 2019, The Baltic Sea region after the Ukrainian crisis and Trump: a Russian perspective, *DIIS Report*, no. 4, The Danish Institute for International Studies, Copenhagen.
31. Zhuravel, V., Ivanov, S. 2018, Cooperation of the Baltic Sea states in the sphere of regional security, *Geopoliticheskiy zhurnal* [Geopolitical Journal], no. 1, p. 40–46 (in Russ.).
32. Sergunin, A. 2019, Applying EU standards to planning Russian Arctic cities' sustainable development strategies: challenges and opportunities. In: Varaksin, A.N. (eds.) *Environmental Knowledge and Policy Innovation between East and West. Lessons Learned and Not? Open Science Conference Proceedings*, Minsk, 28–30 May 2019, Minsk, p. 108–109.
33. Palmowski, T. 2021, The European Union Strategy for the Baltic Sea Region and accomplishments, *Baltic Region*, vol.13, no. 1, p. 138–152. doi: <https://doi.org/10.5922/2079-8555-2021-1-8>.
34. Nikers, O., Tabuns, O. 2019, *Baltic Security Strategy Report. What the Baltics Can Offer for a Stronger Alliance*, The Jamestown Foundation, Washington.
35. Wolanin, J. 2017, *Common societal security culture in the Baltic Sea Region: basics and the way forward*, 13 December, Council of the Baltic Sea States Secretariat, Stockholm, available at: <https://cbss.org/publications/common-societal-security-culture-in-the-baltic-sea-region-basics-and-the-way-forward/> (accessed 15.05.2021).

The author

Prof. Alexander A. Sergunin, Department of International Relations Theory & History, St. Petersburg State University, Russia; Department of Political Science, Lobachevsky State University of Nizhny Novgorod, Russia.

E-mail: a.sergunin@spbu.ru

<http://orcid.org/0000-0002-4683-0611>

ВИШЕГРАДСКАЯ ГРУППА И БАЛТИЙСКАЯ АССАМБЛЕЯ: КОАЛИЦИИ ВНУТРИ ЕВРОСОЮЗА В РОССИЙСКОМ ВНЕШНЕПОЛИТИЧЕСКОМ ВОСПРИЯТИИ

В. А. Оленченко¹
Н. М. Межевич²

¹ Национальный исследовательский институт мировой экономики и международных отношений им. Е. М. Примакова Российской академии наук, 117997, Россия, Москва, ул. Профсоюзная, 23

² Институт Европы РАН, 125009, Россия, Москва, ул. Моховая, 11, стр. 3

Поступила в редакцию 08.12.2020 г.

doi: 10.5922/2079-8555-2021-3-2

© Оленченко В.А., Межевич Н.М., 2021

Россия в настоящее время испытывает трудности в поддержании нормальных деловых связей со странами Вишеградской группы (V4) и Балтийской ассамблеи / Балтийского совета министров (БА/БСМ). С точки зрения авторов, генезис имеющихся сложностей в основном связан со странами, входящими в указанные субобъединения. При этом в более широком плане в отношениях России и ЕС прослеживается тенденция нарастания напряженности, которая также возникла не по российской инициативе. Цель статьи заключается в исследовании целесообразности налаживания Россией отношений непосредственно с Вишеградской группой и БА/БСМ. Учитывается, что названные субобъединения, с одной стороны, возникли до вступления этих стран в ЕС, с другой — представляют собой продукты регионализации Евросоюза. Достижение поставленной цели видится через решение трех задач. Первая — поиск адекватной теоретико-методологической базы исследования. Вторая — сравнительная характеристика Вишеградской группы (V4) и Балтийской ассамблеи / Балтийского совета министров (БА/БСМ). Третья — уточнение способности указанных объединений и ассоциаций к самостоятельной внешней и внутренней политике. Для исследования использован метод сравнения деятельности обоих субобъединений и конкретизации их значимости для ЕС.

Ключевые слова:

Вишеградская группа (V4), Балтийская ассамблея / Балтийский совет министров (БА/БСМ), отношения с Россией, регионализм, трансрегионализм, теория многоуровневого управления, региональный подход в российской внешней политике

Введение

Восточноевропейские (Венгрия, Польша, Словакия, Чехия) и прибалтийские (Латвия, Литва, Эстония) государства относятся к ближайшим географическим соседям России и связанными с ней многими событиями совместной истории. В XXI веке Россия испытывает трудности в поддержании нормальных двусторонних отношений с названными странами. В качестве исключения можно назвать Венгрию. Проблемы обусловлены тем, что эти страны постоянно генерируют

Для цитирования: Оленченко В. А., Межевич Н. М. Вишеградская группа и Балтийская ассамблея: коалиции внутри Евросоюза в российском внешнеполитическом восприятии // Балтийский регион. 2021. Т. 13, № 3. С. 25–41. doi: 10.5922/2079-8555-2021-3-2.

конфликтность по отношению к России. В настоящее время прибалтийские и восточноевропейские государства помимо членства в Евросоюзе и в НАТО обладают своими отдельными интеграционными субобъединениями. Так, Венгрия, Польша, Словакия, Чехия консолидированы в Вишеградскую группу (V4)¹, а Латвия, Литва, Эстония представлены Балтийской ассамблеей и Балтийским советом министров (БА/БСМ)². Оба субобъединения различаются степенями и потенциалом интеграции и, как правило, действуют независимо друг от друга, несмотря на географическое соседство.

В статье рассматриваются вопросы о том, открывает ли деятельность этих субобъединений для России возможности для нормализации двусторонних отношений с входящими в них странами, является ли для них членство нейтральным фактором или еще более усложняет двусторонние отношения. Резонно выяснить, обладает ли возможный раздельный диалог с V4 и БА/БСМ потенциалом резервного канала общения России-ЕС.

Степень научной разработанности темы

Международное сотрудничество получает все большее развитие именно через интеграционные объединения. Вместе с тем в их рамках наблюдается склонность к фрагментации, которой не избежал и ЕС. Наиболее наглядный из числа последних пример польско-венгерского ультиматума по долгосрочному бюджету Европейского союза на 2021 — 2027 годы³. Интеграция, понимаемая не только как цель, но и как механизм развития, сталкивается с внешними и внутренними вызовами. Входящие в Европейский союз страны реализуют свою политику, как правило, в рамках общей европейской линии. Однако сама линия предполагает некоторую автономию для каждой страны. Кроме того, масштабы и разнообразие стран объединенной Европы делает специфику их внешней и внутренней политики закономерной.

Наличие интересов групп стран, «встроенных» в общие интересы, — де-факто норма в европейской и внешней политике. Известные российские европеисты И. М. Бусыгина и С. А. Климович предложили формулу «коалиция внутри коалиции», прекрасно описывающую данную ситуацию [1].

Укажем и на то, что существуют объективные географические, экономические, политические предпосылки для существования европейских субрегионов. Деление на Западную и Восточную Европу наиболее известно и очевидно, достаточно легко выделяется и Европейский Север. Политические факторы, взятые в исторической динамике, привели, в частности, к появлению двух относительно новых группировок, которые и стали объектом данного исследования. Речь идет о двух объеди-

¹ Вишеградская группа учреждена 15 января 1991 года в ходе встречи руководителей Венгрии, Польши, Чехословакии в венгерском городе Вишеград. Чехословакия 1 января 1993 года распалась на Чехию и Словакию — обе сохранили приверженность вишеградским договоренностям. Группа получила название от места встречи — Вишеграда (англ. Visegrad). Используется также обозначение группы как V4.

² Балтийская ассамблея (БА) создана 8 ноября 1991 года в ходе встречи руководителей Латвии, Литвы, Эстонии в Таллине (Эстония) и предназначена для координации деятельности трех стран на уровне парламентов. В 1994 году сформирован дополнительный орган — Балтийский Совет министров (БСМ), расширяющий трехстороннее сотрудничество за счет координации на уровне правительств. Встречи БА и БСМ проходят синхронно. Принята аббревиатура БА/БСМ.

³ Венгрия и Польша 16 ноября 2020 года на уровне постоянных представителей в ЕС заявили о блокировании долгосрочного бюджета на 2021 — 2027 годы, хотя концептуально бюджет был принят саммитом ЕС 21 июля 2020 года. Венгерско-польские претензии обусловлены тем, что Венгрия и Польша не согласны с освоением бюджета с использованием механизма верховенства права, то есть с выделением субсидий в зависимости от того, как страны-участницы следуют в своей практике законодательству ЕС.

нениях. Субрегиональное объединение внутри ЕС — Вишеградская группа — это структура, включающая Венгрию, Польшу, Словакию и Чехию и претендующая на роль фактора, влияющего на общую политику ЕС. В субрегиональное объединение Балтийская ассамблея (БА) / Балтийский совет министров (БСМ) входят Латвия, Литва, Эстония.

Методологическая база данного исследования состоит из нескольких теорий. Для данной работы значима постфункционалистская версия регионализма, указывающая на то, что региональное строительство в Европе предполагает три основы: «Во-первых, функциональные требования регионализма, проистекающие в основном из взаимозависимости в сфере безопасности и стремления к стабильности режима; во-вторых, обеспечение региональной интеграции за счет усилий элиты по построению региональной идентичности, находящей отклик в массовом общественном мнении; и наконец, что не менее важно, распространение институциональных структур по регионам» [2]. Анализ интеграционных объединений внутри ЕС возможен с позиций межрегионализма (межрегиональной теории), предполагающего наличие пересекающихся или накладывающихся друг на друга региональных пространств [3], причем речь идет не об абстрактном географическом или экономическом пространстве, а о пространстве политических решений.

Трансрегионализм предоставляет возможность формирования более эффективного механизма управления, нежели те, что могут быть созданы на глобальном и региональном уровнях, в силу того, что принятие решений на глобальном уровне сопряжено со сложностью поиска консенсуса между наиболее влиятельными участниками международных отношений, а принятие решений на региональном уровне, как правило, ограничивается рамками конкретного региона [4, с. 22]. Трансрегиональный подход дает хорошие возможности для понимания двух стратегических задач тех стран, которые вступают в коалиции. Британский исследователь Мэтью Дойдж выделяет задачи, направленные внутрь, на укрепление собственного потенциала и направленные вне коалиции, на проявление активности и лоббирование интересов в региональном и глобальном масштабах [5, р. 242].

Последнее положение очень важно и предполагает еще одну возможность — использование теории многоуровневого управления [6—8].

В данной статье теория многоуровневого управления предлагается к применению на том уровне, который следует признать новым — внутри европейских союзов и коалиций. Сама теория многоуровневого управления является актуальной более 10 лет, и работ по данному вопросу достаточно много. В классическом понимании многоуровневое управление осуществляется на основе скоординированных действий ЕС, государств-членов и региональных и местных властей в соответствии с принципами субсидиарности и соразмерности и в партнерстве, принимая форму оперативного и институционального сотрудничества при разработке и реализации политики Европейского союза [9]. В рамках теории многоуровневого управления есть возможность «подчеркнуть пространственное измерение политического управления, а также особую значимость связей, коалиций и взаимодействий...» [10, с.14].

Укажем и на то, что теория многоуровневого управления достаточно давно уже является управленческой практикой. Хартия многоуровневого управления Европейского союза указывает на то, что она создана «на основе скоординированных действий Европейского союза, государств-членов и региональных и местных властей в соответствии с принципами субсидиарности, соразмерности и партнерства, принимающими форму оперативного и институционального сотрудничества при разработке и реализации политики Европейского союза»⁴.

Опыт структурной политики Евросоюза уже имеет результатом формирование трех относительно самостоятельных уровней управления — наднационального, на-

⁴ Charter for Multilevel governance in Europe // CEPLI. URL: <https://cepli.eu/charter-for-multilevel-governance-in-europe-12026599> (дата обращения: 16.01.2020).

ционального и субнационального, внутри которых и между которыми происходят непрерывный диалог и взаимодействие [11]. Но исчерпываются ли управленческие уровни этим списком? Если понимать под наднациональным уровнем только ЕС, то в этом случае необходима имплементация еще одного уровня, более высокого, чем национальное государство, но меньшего, чем собственно ЕС. Соответственно, каждый уровень предполагает «систему постоянных переговоров между связанными друг с другом правительствами на различных территориальных уровнях — наднациональном, национальном, региональном и локальном [12].

Признавая *acquis communautaire* (фр. — общепризнанное достояние)⁵ как совокупность правовых принципов, правил и норм, сложившихся в рамках Европейского союза и подлежащих обязательному выполнению, авторы не находят в них прямого запрета на ведение государствами — членами ЕС внутренней и внешней политики в форме коалиций, квазисоюзов, субрегиональных союзов. Наиболее активно интеграционные процессы происходят в рамках Европейского союза — объединения, которое функционирует на наднациональном принципе и обладает предпосылками для перехода к финальной стадии интеграции — политическому союзу. Желание Европейского союза сохранить и защитить достигнутый уровень интеграции понятно и закономерно. Интеграционным объединениям, существующим внутри Европейского союза, закономерно уделяется меньше внимания, чем наиболее влиятельному экономическому и политическому союзу современности.

Классическое понимание термина «интеграция» включает процесс и решение, ориентированное на получение единого целого из каких-либо частей. Интеграция в международных отношениях предполагает в большей степени процесс, чем решение. Соответственно, возникает вопрос, что является конечной целью европейской интеграции. Как известно, точного ответа нет. При этом с малыми интеграционными союзами или консультационными ассоциациями ситуация выглядит несколько понятнее. Цели в этом случае ставятся конкретными, прагматичными. Идеологическая риторика может присутствовать, но это не более чем форма отвлечения внимания от системных экономических и политических задач. Таким образом, еще одна гипотеза статьи заключается в том, что у малых интеграционных союзов и консультационных ассоциаций есть перспективы, связанные с наличием конкретных задач, минимального аппарата и широких возможностей для многоуровневых консультаций. При этом теория и практика многоуровневого управления создают дополнительные возможности для исследования субрегиональных союзов.

Данная проблематика является малоисследованной, особенно в Российской Федерации в контексте целей ее внешней политики [13—15]. Следует также учитывать, что тема международного позиционирования ЕС, включая его субобъединения, имеет относительно небольшую историю. Ее отсчет обычно ведут от решения о формировании общей внешней политики и политики безопасности в ЕС, принятого в середине 1990-х годов. Решение было закреплено введением в 1999 году должности верховного представителя по общей иностранной политике и политике безопасности ЕС. Сама же Европейская служба внешних связей (ЕСВС), которую он возглавляет, начала официально функционировать с 1 января 2011 года [16, с. 32].

Субрегиональные союзы и ассоциации имеют различный правовой статус. К примеру, Бенилюкс⁶, является составной частью ЕС и представляет собой полноценный экономический, политический и таможенный союз, сложившийся параллельно ЕС и включенный в его состав отдельной 223-й статьей Договора об учреждении ЕЭС. У институтов сотрудничества, рассматриваемых в данной статье, такого статуса нет. Эти структуры изначально рассматривались Брюсселем как

⁵ Принятое в ЕС обозначение общей концепции правовых норм Евросоюза.

⁶ Бенилюкс представляет собой объединение трех государств: Бельгии, Люксембурга, Нидерландов, заключивших между собой трехсторонний договор 3 февраля 1958 года о политическом, экономическом и таможенном союзе.

консультационные и, вероятно, временные. Первый тезис полностью подтвердился, а вот второй, видимо, ошибочен. Собственно говоря, теория многоуровневого управления и объясняет, почему мягкая интеграция для формирования единой линии экономической политики и внешней политики Европейского союза — задача не краткосрочная, а сугубо долгосрочная.

Еще один важный тезис — рассматриваемые объединения за прошедшие десятилетия постепенно приобрели новые качества. При невысоком формальном статусе, минимуме регламентов и финансовых затрат в рамках этих объединений осуществляются эффективные и неформальные консультации. Дж. Гардини и А. Маламут такую ситуацию называют «невидимым» межрегионализмом (*stealth interregionalism*), который характеризуется отсутствием формальной институционализации устойчивых межрегиональных связей [17].

Становление Вишеградской группы и Балтийской ассамблеи

Вишеградская группа и Балтийская ассамблея интересны тем, что входящие в оба субобъединения страны вовлечены в большинство европейских проблем, отнюдь не недавно стали членами ЕС (01.05.2004), участвуют в процессе фрагментации пространства Европейского союза, происходящем на основе разных критериев и поэтому требующем отдельных исследований. Выбор Вишеградской группы и БА/БСМ обусловлен и тем, что эти объединения представляют собой следствия распада Советского Союза и демонтажа социалистической системы в Европе. В связи с этим обоснованным видится прояснение того, как России строить отношения с субобъединениями стран, с которыми до относительно недавних пор она составляла политическое и экономическое единство разной степени. Исследование подходов России к V4 и БА/БСМ может представлять интерес и как элемент для разработки концепции взаимоотношений с этими объединениями и входящими в них странами. Авторы уже предпринимали шаги в этом направлении [18—20].

Рассмотрим некоторые обстоятельства создания V4 и БА/БСМ. Вишеградская группа как региональное субобъединение ведет отсчет с 15 января 1991 года. В учредительных документах ставились задачи совместного преодоления коммунистического прошлого, недоверия и враждебности, содействия интеграции в ведущие европейские структуры и сближения национальных элит. В 1995—1998 годах объединение проявляло себя не всегда активно (3—4 мероприятия в год), так как преобладало мнение, что страны региона, двигаясь самостоятельно, могут достичь поставленных целей быстрее. С 1998 года деятельность V4 существенно активизировалась. К примеру, в 2000 году состоялось более 25 событий, то есть 2 события в месяц. Обращение к 2000-м годам сделано сознательно, чтобы показать, что и в настоящее время потенциал V4 не исчерпан и объединение работает в том же режиме активности и масштабности, что и 20 лет тому назад. Отечественные эксперты отдают должное политической активности Вишеградской группы [21].

Дополнительный импульс деятельности Вишеградской группы был придан 12 мая 2004 года на Кромержижском саммите участников V4 (12 May 2004 in Kroměříž). В принятой декларации констатировано достижение поставленных в 1991 году целей обретения членства ЕС и НАТО. Было решено продолжать сотрудничество. В своем новом качестве страны V4 взяли на себя коллективное обязательство содействовать укреплению идентичности Центральной Европы, продвижению политики Евросоюза в Восточную и Юго-Восточную Европу⁷. Возникает вопрос о географическом позиционировании стран Вишеградской группы. В российском понимании они были и остаются странами Восточной Европы. Видимо, эта тема и ее идейный подтекст, привносимый со стороны V4, заслуживают отдельного исследования. Привлекает внимание разъяснение смысла деятельности Вишеградской

⁷ *Visegrad Declaration 2004 (assembled on 12 May 2004 in Kroměříž) // The Visegrad Group: the Czech Republic, Hungary, Poland and Slovakia. URL: <https://www.visegradgroup.eu/documents/visegrad-declarations/visegrad-declaration-110412>—1 (дата обращения: 28.02.2021).*

группы, предлагаемое авторитетным венгерским автором — бывшим министром иностранных дел Венгрии, который ставит акцент прежде всего на укреплении связей V4 с США и имплементации программы «Восточное партнерство» [22]. Приведенный материал нельзя считать частным мнением, так как он включен в пакет официальных документов Вишеградской группы [22].

В следующей — Братиславской — декларации от 15 февраля 2011 года перечисленным выше положениям придан статус ключевых в активности V4, имеется в виду содействие расширению ЕС и НАТО главным образом на Восток⁸. Особо выделена программа «Восточное партнерство», нацеленная, как известно, на переориентацию стран постсоветского пространства с членства в СНГ на ассоциацию с ЕС. Братиславская декларация проникнута духом самовосхищения, вплоть до того, что участники V4 называют себя новым успешным политическим брендом и наилучшим примером для других стран⁹.

В недавней Краковской декларации от 17 февраля 2021 года по случаю 30-летия Вишеградской группы страны-участницы уже именуют себя «надежным партнером в европейском и глобальном масштабах и символом успешной трансформации...»¹⁰ Они повторяют основные ориентиры развития ЕС, берут на себя расширенные обязательства по их достижению, подчеркивают приверженность евроатлантическим целям и готовность к укреплению НАТО, позиционируя ее как весомый фактор стабильности¹¹.

Примерно в то же время — 8 ноября 1991 года — была создана Балтийская ассамблея (БА), увенчавшая собой трехстороннее сотрудничество Латвии, Литвы и Эстонии в период 1988—1989 годов, которое было направлено на обеспечение выхода этих стран из состава СССР и обретение государственной независимости. Для достижения этой цели Прибалтийские республики проводили совместные многочисленные общественно-политические мероприятия в трехстороннем формате и выступали единым блоком в советских государственных органах и организациях, в частности действовал Балтийский совет. Степень их взаимодействия может характеризовать факт подписания 12 мая 1990 года на государственном уровне (руководители Верховных в то время советов республик) Декларации о единстве и сотрудничестве Латвии, Литвы, Эстонии¹².

Апофеозом трехсторонней активности того периода стало лишь учреждение консультативного парламентского органа трех стран — Балтийской ассамблеи, которая формируется из депутатов прибалтийских парламентов — пропорционально партийному в них представительству в количестве 12—16 человек от страны¹³.

⁸ *The Bratislava Declaration of the Prime Ministers of the Czech Republic, the Republic of Hungary, the Republic of Poland and the Slovak Republic on the occasion of the 20th anniversary of the Visegrad Group Bratislava, 15 February 2011 // The Visegrad Group: the Czech Republic, Hungary, Poland and Slovakia. URL: <https://www.visegradgroup.eu/2011/the-bratislava> (дата обращения: 03.03.2021).*

⁹ Ibid.

¹⁰ *Declaration of the Prime Ministers of the Czech Republic, Hungary, the Republic of Poland and the Slovak Republic on the Occasion of the 30th Anniversary of the Visegrad Group Cracow, February 17, 2021 // The Visegrad Group: the Czech Republic, Hungary, Poland and Slovakia. URL: <https://www.visegradgroup.eu/calendar/2021/declaration-of-the-prime-ministers> (дата обращения: 17.02.2021).*

¹¹ Ibid.

¹² *Formation of the Baltic States' regional organisations, 1988—1991 // Baltic Assembly — Pre-History. URL: <https://www.baltasam.org/en/history/pre-history> (дата обращения: 15.02.2021).*

¹³ *Baltic Assembly Statutes. Текст: электронный // Baltic Assembly. URL: <https://baltasam.org/en/structure/statutes> (дата обращения: 15.03.2021).*

Значимость БА ограничена и статусом, и числом представительств. Тремя годами позже, как бы в дополнение к БА (или для расширения масштаба межгосударственных прибалтийских отношений) в 1994 году был создан Балтийский совет министров (Baltic Council of Ministers (BCM))¹⁴. Совет предполагает встречи в трехстороннем формате на уровне премьер-министров и профильных министров. Обычно они осуществляются раз в год в рамках осенней сессии БА, проводимой в столице страны председательства¹⁵. Просматривается, что опорной конструкцией субобъединения стран Прибалтики выступает именно Балтийская ассамблея, а Балтийский совет министров (BCM) предстает дополнением. Соответственно, в исследовании применяется аббревиатура БА/BCM.

Значение Вишеградской четверки. Понятие Вишеградской четверки¹⁶ прочно вошло в европейский политический обиход. Это объединение обоснованно воспринимается как очевидный фактор формирования политической и экономической ситуации в регионе Центральной и Восточной Европы. Наблюдается тенденция того, что Вишеградская четверка все больше приобретает статус отдельного полюса влияния и в Евросоюзе, и в Восточной и Центральной Европе. Особенно значение объединения повысилось в последние годы, в частности в связи с украинским кризисом и миграционным катаклизмом в Европе. По обоим событиям Вишеградская четверка заняла особую позицию и продемонстрировала волю в ее отстаивании. В целом страны объединения, как представляется, будут проводить более или менее самостоятельную линию, вытекающую больше из национальных, чем из общих интересов ЕС. Традиция их консолидации имеет глубокие исторические корни, которые констатировал более чем 100 лет тому назад М. К. Любавский [23]. Международным, а не только европейским признанием объединения V4 может служить то, что в период председательства России в СБ ООН в сентябре 2015 года российский министр иностранных дел С. В. Лавров при обсуждении проблем нелегальной миграции счел возможным поставить Вишеградскую четверку по значимости в один ряд с Евросоюзом¹⁷.

Статус Балтийской ассамблеи. В международном информационном пространстве — как в его отечественной части, так и в иных сегментах — принято рассматривать страны Балтии как целостный конгломерат. Такой подход порождает ощущение того, что Латвия, Литва, Эстония якобы объединены отшлифованными многочисленными механизмами координации, которые позволяют им в любое время, реагируя на любое событие, выступать быстро и слаженно с единых позиций. В связи с этим у людей, далеких от прибалтийской тематики, возникает ненаигранное недоумение, когда они узнают, что на внешнеполитическом уровне Латвию, Литву, Эстонию связывают лишь консультативный парламентский орган — Бал-

¹⁴ *Baltic Cooperation* // Republic of Estonia. Ministry of Foreign Affairs. URL: <https://vm.ee/en/baltic-cooperation> (дата обращения: 23.03.2021).

¹⁵ Сочетание Baltic Council присутствует в качестве составной части названий многих организаций в Балтийском регионе. Поэтому Baltic Council of Ministers созвучно, к примеру, с Baltic Council for International Studies и Council of the Baltic Sea States (CBSS).

¹⁶ Используются также название Вишеградская группа и аббревиатура V4 (Visegrad group).

¹⁷ *Министр* иностранных дел России С. В. Лавров. Выступление на заседании Совета Безопасности ООН по теме: «Поддержание международного мира и безопасности: урегулирование конфликтов на Ближнем Востоке и в Северной Африке и борьба с террористической угрозой в регионе», Нью-Йорк, 30 сентября 2015 года // Новости — Министерство иностранных дел Российской Федерации. URL: https://www.mid.ru/foreign_policy/news/-/asset_publisher/cKNonkJE02Bw/content/id/1819214 (дата обращения: 11.01.2021).

тийская ассамблея и Балтийский совет министров, собирающиеся согласно регламенту раз в год. Можно было бы предполагать, что БА и БСМ сверхактивной интеграционной деятельностью адекватно компенсируют неразвитость организационной структуры. Однако БА и БСМ в отличие от Вишеградской группы известны в основном экспертам по Прибалтике и не привлекают особого внимания своей деятельностью. Как признают прибалтийские власти, обе организации, особенно БСМ, после вступления Латвии, Литвы, Эстонии в НАТО и после присоединения к Евросоюзу были приведены в соответствие с новыми требованиями, то есть нивелированы¹⁸. В связи с этим для исследования представляет интерес то, почему из двух географически соседствующих региональных объединений одно прогрессирует и становится заметным фактором влияния, а другое малозаметно и не демонстрирует перспектив к саморазвитию.

Основания различий V4 и БА. Помимо влияния внутривнутриполитических нюансов и особенностей взаимоотношений между странами на статус обоих объединений следует учитывать и объективные показатели стран Вишеградской группы и БА/БСМ, в частности такие как численность населения, объемы национальных ВВП.

Таблица 1

**Население стран Вишеградской группы
и стран Балтийской ассамблеи по состоянию на 1 января 2020 года**

Страна	Численность населения, млн чел.	Доля от общей численности населения Евросоюза, %
ЕС-281	512,3	100
Вишеградская группа	63,6	12,4
Венгрия	9,7	1,8
Польша	37,9	7,3
Словакия	5,4	1,05
Чехия	10,6	2,06
Балтийская ассамблея	6,0	1,17
Латвия	1,9	0,37
Литва	2,8	0,54
Эстония	1,3	0,25

Источник: составлена на основе *Population change — Demographic balance and crude rates at national level* // Eurostat. URL: https://appsso.eurostat.ec.europa.eu/nui/show.do?dataset=demo_gind&lang=en (дата обращения: 12.01.2021). Страны расположены согласно алфавиту. Расчет процента населения стран по отношению к общей численности населения ЕС сделан авторами.

Приведенные в таблице 1 данные свидетельствуют о том, что население стран Вишеградской группы превышает население стран Балтийской ассамблеи в 10 раз. Численность населения важна, в частности, тем, что является непосредственным источником такого показателя, как трудовые ресурсы, от которых в том числе зависят экономический потенциал стран и их инвестиционная привлекательность. Численность населения служит также ориентиром для расчета объема рынка потребления. В этом смысле доля населения V4 в ЕС — 12% — позволяет рассматривать V4 как фактор внутреннего рынка ЕС, так как речь идет об $\frac{1}{10}$ всего рынка

¹⁸ *Baltic Cooperation* // Republic of Estonia. Ministry of Foreign Affairs. URL: <https://vm.ee/en/baltic-cooperation> (дата обращения: 23.03.2021).

ЕС, в то время как доля населения БА в ЕС — 1% — особого значения не имеет. Будет преувеличением утверждать, что страны Вишеградской группы в 10 раз привлекательнее стран Балтийской ассамблеи, однако в сочетании с другими цифрами социально-экономического толка вишеградские страны получают преимущество. Даже принимая во внимание сделанные выше оговорки, приходится признать, что страны Вишеградской группы выглядят весомее стран БА/БСМ.

Не менее наглядны цифры национальных ВВП, которые представлены в таблице 2.

Таблица 2

Объем ВВП стран Вишеградской группы и стран БА/БСМ по итогам 2019 года

Страна	Объем ВВП в текущих ценах, млн евро	Доля национального ВВП в общем объеме ВВП Евросоюза, %
ЕС-28	16,486,2	100
Вишеградская группа	996,0	6,0
Венгрия	146,0	0,9
Польша	532,3	3,2
Словакия	93,8	0,5
Чехия	223,9	1,4
Балтийская ассамблея	107,2	0,65
Латвия	30,4	0,18
Литва	48,7	0,30
Эстония	28,01	0,17

Источник: составлена на основании сведений Евростата, которые в обновлении за декабрь 2020 года представлены данными 2019 года: *GDP and main components (output, expenditure and income)* // Eurostat. URL: https://appsso.eurostat.ec.europa.eu/nui/show.do?dataset=nama_10_gdp&lang=en (дата обращения: 14.01.2021). Данные за 2020 год еще не обнародованы. Страны расположены по алфавиту. Доля ВВП рассчитана авторами. При расчете предпочтение отдавалось абсолютным, а не относительным данным. Доля стран рассчитана из объема ВВП ЕС с участием Великобритании, которая покинула ЕС 30 января 2020 года.

Данные таблицы 2 показывают, что соотношение показателей объемов ВВП стран Вишеградской группы и Балтийской ассамблеи схоже с соотношением численности населения этих объединений. В обоих случаях вишеградские показатели в округленном виде в 10 раз превосходят прибалтийские показатели.

Приведенные цифры ВВП, следуя содержанию ВВП как суммарной стоимости товаров и услуг, произведенных за период времени, могут служить также показателями текущего экономического состояния обоих объединений. Соответственно, десятикратное различие в потенциале так или иначе проявляется в восприятии обоих объединений в Евросоюзе и формировании их авторитета. ВВП Вишеградской группы представлен в общем объеме ВВП Евросоюза 6%, что не может не учитываться при подсчете и расчете экономических возможностей ЕС как при текущем, так и перспективном планировании. В то же время ВВП Балтийской ассамблеи в масштабах Евросоюза занимает малозаметную долю в 0,65% общего ВВП ЕС и содержит риск того, что БА при необходимости могут пренебречь. В сводном виде представительство V4 и БА/БСМ в Евросоюзе по численности населения и объему ВВП представлена в таблице 3.

Таблица 3

**Численность населения и объема ВВП Вишеградской группы
и Балтийской ассамблеи в Евросоюзе, %**

Объединение	Численность населения в общей численности населения ЕС, %	Объем ВВП в общем объеме ВВП ЕС, %
ЕС-28	100	100
Вишеградская группа	12,4	6,0
Балтийская ассамблея	1,17	0,65

Источник: Данные рассчитаны авторами на основании сведений Евростата: *Population change — Demographic balance and crude rates at national level* // Eurostat. URL: https://appsso.eurostat.ec.europa.eu/nui/show.do?dataset=demo_gind&lang=en (дата обращения: 12.01.2021); *GDP and main components (output, expenditure and income)* // Eurostat. URL: https://appsso.eurostat.ec.europa.eu/nui/show.do?dataset=nama_10_gdp&lang=en (дата обращения: 14.01.2021).

Очевидно, что Вишеградская группа представляет собой значимый фрагмент Евросоюза и по объему ВВП, и по емкости потребительского рынка, который линейно коррелируется с численностью населения. БА/БСМ же по обоим показателям находится на уровне одного процента и, соответственно, может претендовать на минимальный экономический интерес к себе. Деятельность БА/БСМ носит большей частью протокольный характер в том смысле, что мероприятия осуществляются размеренно, то есть раз в год проводится ежегодная сессия, которая, как правило, совмещена с заседанием БСМ. На настоящий момент проведено 38 сессий БА и 35 сессий БСМ. Большее число сессий БА связано с тем, что в 1994—2002 годах они проводились дважды в год¹⁹. Отмеченная активность была обусловлена координацией стран Прибалтики по присоединению к Евросоюзу. В дальнейшем в БА придерживались и придерживаются регламента одной сессии в год²⁰. Интенсивность мероприятий в БА/БСМ в тот период отражала определенную нервность в странах Прибалтики многоступенчатым, хотя и стандартным рассмотрением в ЕС их заявки. Повестки мероприятий БА не отличаются разнообразием, и в них преобладают такие темы, как стратегия региональной безопасности, общий региональный рынок газа и электроэнергетики, реализация проекта *RailBaltica* (проект железнодорожного соединения стран Прибалтики с Северной Европой и Германией).

Вернемся к текущему моменту и обратимся к рабочему плану БА/БСМ за 2019 год. Его формировала председательствовавшая в объединении в 2019 году Латвия, которая представила обширный план, включивший 14 пунктов, то есть более чем два мероприятия в месяц²¹. Однако отсутствуют материалы о результатах исполнения этого плана²². Возникает предположение, что мероприятия могли носить формальный характер и не удостоились фиксации в виде отдельных документов.

Финансирование. Деятельность Вишеградской группы финансируется странами-членами в виде ежегодных взносов. Кроме того, группа располагает фондом — Visegrad Fund, созданным в 2000 году, из которого выделяются средства на проекты объединения. Проекты направлены в основном на работу с молодежью, на фор-

¹⁹ Страны Прибалтики подали заявки на вступление в ЕС в 1992—1993 годах, а в 1994 году эти заявки были приняты к рассмотрению. Решение ЕС о возможности расширения на Восток было принято в 2000 году на саммите ЕС в Ницце (Франция). Членами ЕС страны Прибалтики стали 1 мая 2004 года.

²⁰ *Sessions of the Baltic Assembly* // Baltic Assembly — Sessions and Documents. URL: <https://www.baltasam.org/en/sessions-and-documents> (дата обращения: 14.01.2021).

²¹ Ibid.

²² *Working Plan of the Baltic Assembly under Latvian Presidency in 2019* // Baltic Assembly. URL: <https://www.baltasam.org/images/2019/Working-Plan—2019.pdf> (дата обращения: 24.01.2021).

мирование представления об истории региона и Европы, на поиск перспективных направлений сотрудничества²³. Спонсорами фонда помимо стран-членов выступают ряд европейских стран (Германия, Швеция, Швейцария, Нидерланды), а также Южная Корея, Канада и США. Фонд предоставляет гранты как частным лицам, так и организациям²⁴.

Значение фонда подчернуто в Краковской декларации от 17 февраля 2021 года с упором на то, что через его механизм финансируются более 600 проектов по развитию гражданского общества в рамках Восточного партнерства в странах Западных Балкан, в Центральной Европе. В декларации фонд именуется как международный Вишеградский фонд — International Visegrad Fund.

Финансы на деятельность БА/БСМ выделяют парламенты Прибалтийских республик из своих бюджетов, потенциал которых зависит от государственных бюджетов. Отличие от стран Вишеградской группы состоит в том, что размеры выделяемых сумм могут изменяться соответственно состоянию бюджетов, в то время как ежегодный взнос в Вишеградской группе носит фиксированный характер.

Внешнеполитическая активность V4 и БА/БСМ

Объединения V4 и БА/БСМ несмотря на то, что были учреждены в одно время и преследовали одинаковые цели — обретение членства в Евросоюзе и достижение наиболее полной интеграции в ЕС, в настоящее время заметно и существенно различаются между собой не только по экономическим и демографическим показателям. У БА/БСМ сложился профиль публично не активной организации, деятельность которой подчинена узкому кругу задач, ясных большей частью только участникам организации и не подпадающих под понятие многовекторной политики. В деятельности БА/БСМ в основном преобладают вопросы регионального измерения, направленные, как правило, на Север Европы и в основном подчиненные интересам их северных соседей.

Зачастую Вишеградская группа и БА/БСМ конкурируют между собой, что проявляется, в частности, на примере программы «Восточное партнерство». Данный проект, как отмечает Л. Н. Шишелина [24], вишеградцы считают частично своим творением и хотели бы монополизировать его реализацию²⁵. Одновременно и страны БА/БСМ относят к своим внешнеполитическим приоритетам постсоветское пространство, прежде всего в части программы «Восточное партнерство». В целом можно констатировать, что V4 и БА держат определенную дистанцию. В Латвии в апреле 2016 года прошла встреча МИД стран Балтии, Северной Европы и Вишеградской группы, обсуждались вопросы безопасности, энергетики, Восточного партнерства и проблемы европейской интеграции. Однако для этой встречи понадобилось участие стран Северной Европы, выступивших в качестве неформального модератора.

В фокусе внимания обеих структур находится программа «Восточное партнерство», предусматривающая переориентацию ряда государств постсоветского пространства с членства в СНГ на отношения ассоциации с ЕС²⁶. Остальные направления деятельности V4 и БА/БСМ отличаются. Географические векторы деятельности V4 связаны с Балканами, Центральной Европой, постсоветским пространством, отмечается интерес к североευропейским субобъединениям. При этом лишь одна

²³ Visegrad Fund. URL: <https://www.visegradfund.org/> (дата обращения: 23.02.2021).

²⁴ About us // Visegrad Fund. URL: <https://www.visegradfund.org/about-us/the-fund/> (дата обращения: 25.02.2021).

²⁵ Программу «Восточное партнерство» предложили в соавторстве Швеция и Польша.

²⁶ Программа «Восточное партнерство» принята 9 мая 2009 года в Праге (Чехия). К участию в программе приглашены Азербайджан, Армения, Белоруссия, Грузия, Молдова, Украина.

страна — член V4 (Польша) демонстрирует связи с Литвой [25]. Определенным реесурсом и желанием к самостоятельности в Евросоюзе объективно обладают только Венгрия и Польша, но никак не Эстония, Латвия, Литва. Они, как свидетельствует практика, в состоянии отстаивать свою точку зрения и стремятся если не полностью выйти из состава ЕС, то по крайней мере выдвигать требования по предоставлению им широкой автономии, хотя такие варианты не предусмотрены действующими регламентирующими документами ЕС. Этот вывод находит подтверждение, в частности, в совместном моратории Венгрии и Польши по условиям бюджета ЕС на 2021 — 2027 годы от 16 ноября 2020 года (описан выше).

Результаты исследования показывают, что отмеченные организации различаются степенью активности, но деятельность обеих представляет собой в основном реагирование на текущие события. Четко сформулированных стратегических целей внешней и внутренней политики у V4 и БА нет. При этом диалог с Россией стран V4 выстраивается сугубо индивидуально. БА/БСМ сквозной темой своих регулярных встреч сделали координацию антироссийских акций тактического и стратегического характера, поэтому для России не может быть одной модели поведения для отношений с указанными структурами.

В российском руководстве на самом высоком уровне также отмечают накопление разного рода противоречий в ЕС. В частности, в России допускают, что некоторые страны Восточной Европы могут последовать примеру Великобритании и поставить вопрос о прекращении своего членства в ЕС. Такой ход события в ЕС, по российской оценке, могут получить на рубеже 2028 года²⁷.

Одновекторность внешней политики стран Прибалтики, в частности опора на конфронтацию с Россией и обеспечение доминирования североевропейских интересов, суживает политическую, экономическую привлекательность Прибалтики. Вишеградская группа, с одной стороны, стремится действовать в унисон с приоритетами ЕС в том случае, когда это соответствует региональным интересам. С другой — неуклонно проводит линию, направленную на то, чтобы национальные интересы не девальвировались бы требованиями ЕС.

Сопоставление повесток председательств в объединениях V4 и БА/БСМ так же говорит не в пользу стран Прибалтики. Председательства той или иной страны в своем объединении БА/БСМ в отличие от председательств в Вишеградской группе не часто характеризуются самобытностью и отражают не столько национальные интересы, сколько приоритеты концепции евроатлантизма в основном в американской версии.

В целом можно уверенно констатировать, что Вишеградская группа является по всем показателям более эффективной региональной организацией, чем БА/БСМ, как в части отстаивания национальных интересов стран-членов, так и по статусу в ЕС.

Выводы

Проведенный анализ свидетельствует о том, что «возвышение субнационального уровня и признание важности политических сетей совместились, приведя к появлению концепции многоуровневого управления в изучении Европейского союза» [26, р. 498]. Эта теория пришла вслед за реально существующими особенностями структуры ЕС в контексте практик принятия внешнеполитических и экономических решений. Еще на рубеже веков было понято то, что «лидеры, вступающие в наднациональное объединение, будут опасаться экспансии создаваемого ими

²⁷ Президент России В. Путин. Выступление на пленарной сессии «Мосты над волнами деглобализации» в рамках XI инвестиционного форума «ВТБ Капитал» «Россия зовет!», состоявшегося 20 ноября 2019 года. URL: <http://www.kremlin.ru/events/president/news/62073> (дата обращения: 21.01.2020).

центра. Соответственно, не желая оказаться его заложниками, они пойдут лишь на создание союза со слабыми наднациональными институтами, оставляя принятие ключевых решений за собой» [27, с. 124].

Вместе с тем имеет смысл не упускать оба субобъединения из фокуса внимания, периодически сопоставляя российские внешнеполитические запросы с динамикой их развития.

В практическом плане в сегодняшних содержании, задачах и практической деятельности объединений БА/БСМ не просматриваются предпосылки для инициатив России по налаживанию деловых связей с БА/БСМ, в том числе с целью нормализации российско-прибалтийских отношений. В то же время не следует оставлять без внимания динамику деятельности БА/БСМ и при наличии позитивных подвижек дополнительно изучить целесообразность установления отношений с этим объединением.

Перспективы возможных связей России с Вишеградской группой выглядят привлекательнее. Так, практический интерес могли бы представить два аспекта. Учитывая ротационное (на год) председательство стран-членов в V4, председательствующая страна могла бы включить в свою повестку вопросы нормализации отношений с Россией. К примеру, с такой идеей могла бы выйти Венгрия. Реакция других стран-членов и дискуссия между ними могли бы высветить целесообразность обращения России к V4. Вторым аспектом видится возможное участие России в отдельных мероприятиях Вишеградской группы при понимании, что приглашения исходили бы от V4.

В целом результаты проведенного исследования, учет экономической и политической динамики показывают, что на данный момент объединение БА/БСМ не представляет предметного интереса для России ни в части развития двусторонних отношений со странами Прибалтики, ни для углубления связей с ЕС. Объединение же Вишеградской группы содержит для России некоторый потенциал развития отношений, для раскрытия и задействования которого необходимо выполнение ряда условий со стороны V4, в частности указанных выше.

Можно констатировать, что налаживание в настоящее время связей России с Вишеградской группой и БА/БСМ как объединениями не гарантирует привнесения ощутимого позитива в двусторонние отношения России с каждой из стран-участниц. Предпочтительнее по-прежнему фокусировать внимание на развитии с ними именно двусторонних отношений. Вместе с тем целесообразно продолжать держать в поле зрения деятельность обоих объединений — Вишеградской группы и БА/БСМ.

Список литературы

1. Бусыгина И. М., Климович С. А. Коалиция внутри коалиции: страны Балтии в Евросоюзе // Балтийский регион. 2017. Т. 9, № 1. С. 7—26. doi: 10.5922/2074-9848-2017-1-1.
2. Borzel T. A., Risse T. Grand Theories of Integration and the Challenges of Comparative Regionalism // Journal of European Public Policy. 2019. Vol. 26, № 8. P. 1231—1252.
3. Ефремова К. А. От регионализма к трансрегионализму: теоретическое осмысление новой реальности // Сравнительная политика. 2017. Т. 8, № 2. С. 58—72. doi: 10.18611/2221-3279-2017-8-2-58-72.
4. Кузнецов Д. А. Феномен трансрегионализма: проблемы терминологии и концептуализации // Сравнительная политика. 2016. № 2. С. 14—25. doi: 10.18611/2221-3279-2016-7-2(23)-14-25.
5. Doidge M. Joined at the Hip: Regionalism and Interregionalism // Journal of European Integration. 2007. Vol. 29, № 2. P. 229—245.
6. Bache I., Flinders M. Themes and issues in multi-level governance // Multi-Level Governance in Theory and Practice / ed. by I. Bache, M. Flinders. Oxford, 2004. doi: 10.1093/0199259259.001.0001.

7. Чихарев И., Романова М. 2011. Понятие и основные концепции многоуровневого управления в мирополитическом дискурсе // Вестник Московского университета. Сер. 12. Политические науки. № 5. С. 3—16.
8. Стрежнева М. В. Теории европейской интеграции // Вестник Московского университета. Сер. 25: Международные отношения и мировая политика. 2009. № 1. С. 28—45.
9. *Multilevel Governance and Partnership*. The Van den Brande Report. Prepared at the request of the Commissioner for Regional and Urban Policy Johannes Hahn. October 2014. P. 10. URL: https://ec.europa.eu/regional_policy/sources/informing/dialog/2014/5_vandenbrande_report.pdf (дата обращения: 15.04.2021).
10. *Европейский союз в глобальном экономическом управлении* / Отв. ред. М. В. Стрежнева. М., 2017. doi: 10.20542/978-5-9535-0491-1.
11. Бусыгина И. М., Филиппов М. Г. Изменение стимулов и стратегий национальных правительств в условиях многоуровневого управления в Европейском союзе // Полис. Политические исследования. 2020. № 5. С. 148—163. doi: 10.17976/jpps/2020.05.11.
12. Hooghe L., Marks G. Unraveling the Central State, But How? Types of Multi-level Governance. Vienna, 2003. URL: ali.pitt.edu/530/2/pw_87.pdf (дата обращения: 28.02.2021).
13. Оленченко В. А. Северная Европа — Прибалтика — Вышеградская группа: сосуществование или взаимодействие? // История: электронный научно-образовательный журнал. 2019. Т. 10, № 7 (81). doi: 10.18254/S207987840006635-7.
14. Вишеградская Европа: откуда и куда? Два десятилетия по пути реформ в Венгрии, Польше, Словакии и Чехии / под ред. Л. Н. Шишелиной. М., 2010.
15. Мозель Т. Н. Балтия, Россия и Запад в поисках модели безопасности в Европе / Дипломатическая академия МИД России. М., 2001.
16. Стрежнева М. В., Руденкова Д. Э. Европейский союз: архитектура внешней политики. М., 2016. doi: 10.20542/978-5-9535-0480-5.
17. Gardini G. L., Malamud A. Debunking Interregionalism: Concepts, Types and Critique — With a Transatlantic Focus // Atlantic Future Working Paper. 2015. № 38. P. 3—7. doi: 10.1007/978-3-319-62908-7_2.
18. Максимцев И. А., Межевич Н. М., Королева А. В. Экономическое развитие государств Прибалтики и Северных стран: к вопросу о специфике экономических моделей // Балтийский регион. 2017. Т. 9, № 1. С. 60—78. doi: 10.5922/2074-9848-2017-1-4.
19. Межевич Н. М. Восточная Европа. К столетнему юбилею политического проекта // Балтийский регион. 2016. Т. 8, № 1. С. 26—47. doi: 10.5922/2074-9848-2016-1-2.
20. Оленченко В. А. Россия и страны Балтии: контуры концепции двусторонних отношений // Международная жизнь. 2016. № 9. С. 58—76.
21. Шишелина Л. Н. Вишеградская группа: этапы становления и развития // Перспективы. Сетевое издание Центра исследований и аналитики Фонда исторической перспективы. URL: www.perspektivy.info/book/vishegradskaja_gruppa_etapy_stanovlenija_i_razvitija_2014-08-20.html (дата обращения: 02.03.2021).
22. Есенский Г. 25 лет Вишеградской группе // Современная Европа. 2016. № 6. С. 13—19.
23. Любавский М. К. История западных славян. 3-е изд. М., 2004.
24. Шишелина Л. Н. Вишеградская группа и Восточное партнерство // Современная Европа. 2013. № 4. С. 5—20.
25. Офицеров-Бельский Д. Вишеградское сотрудничество: поиск новых форм на фоне украинского кризиса // Мировая экономика и международные отношения. 2015. № 3. С. 76—85. doi: 10.20542/0131-2227-2015-3-76-85.
26. Bache I., Bartle I., Flinders M. Multi-Level Governance. Handbook on Theories of Governance / ed. by C. Ansell, J. Torfing. Cheltenham, United Kingdom, 2016.
27. Бусыгина И., Филиппов М. Евросоюз от частного к общему. Пределы и перспективы геополитики ЕС // Россия в глобальной политике. 2010. Т. 8, № 1.

Об авторах

Владимир Анатольевич Оленченко, кандидат юридических наук, старший научный сотрудник Центра европейских исследований, Национальный исследовательский институт мировой экономики и международных отношений имени Е. М. Примакова Российской академии наук, Россия.

E-mail: olenchenko.vladimir@mail.ru

<https://orcid.org/0000-0002-1667-6449>

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

E-mail: mez13@mail.ru

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

THE VISEGRAD GROUP AND THE BALTIC ASSEMBLY: COALITIONS WITHIN THE EU AS SEEN THROUGH RUSSIAN FOREIGN POLICY

V. A. Olenchenko¹

N. M. Mezhevich²

¹ Primakov National Research Institute of World Economy and International Relations Russian Academy of Sciences, 23 Profsoyuznaya ul., Moscow, 117997, Russia

² Institute of Europe Russian Academy of Sciences, 3 Mokhovaya ul., Moscow, 125009, Russia

Received 8 Desember 2020

doi: 10.5922/2079-8555-2021-3-2

© Olenchenko, V.A., Mezhevich, N.M., 2021

Today Russia has difficulty doing business-as-usual with EU states. It seems that the countries of the Visegrad Group (V4) and the Baltic Assembly/Baltic Council of Ministers (BA/BCM) have contributed substantially to this state of affairs. Overall, the tensions between Russia and the EU are building up — another tendency that did not arise on the Russian initiative. This article aims to address the question of whether Russia should establish direct relations with the V4 and the BA/BCM as tools to overcome the mentioned difficulties. On the one hand, these associations date back to before the countries acceded to the Union. On the other, they are products of regionalisation in the EU. In answering this question, we achieve three objectives. Firstly, we look for an appropriate theoretical and methodological framework for the study. Secondly, we produce a comparative description of the V4 and the BA/BCM. Thirdly, we examine the capacity of these associations to pursue an independent foreign and domestic policy. This study uses a comparison method to analyse the activities of the two organisations and identify their significance for the EU.

Keywords:

Visegrad Group (V4), Baltic Assembly / Baltic Council of Ministers (BA/BCM), relations with Russia, regionalism, transregionalism, multilevel management theory, regional approach in Russian foreign policy

References

1. Busygina, I.M., Klimovich, S.A. 2017, A coalition within a coalition: the baltics in the European Union, *Balt. Reg.*, vol. 9, no. 1, p. 4—17. doi: <https://doi.org/10.5922/2079-8555-2017-1-1>.
2. Borzel, T.A., Risse, T. 2019, Grand Theories of Integration and the Challenges of Comparative Regionalism, *Journal of European Public Policy*, vol. 26, no. 8, p. 1231—1252. doi: <https://doi.org/10.1080/13501763.2019.1622589>.
3. Efremova, K.A. 2017, From Regionalism to Transregionalism: Some Theoretical Conceptualisation of a New Reality, *Comparative Politics* vol. 8, no. 2, p. 58—72. doi: <https://doi.org/10.18611/2221-3279-2017-8-2-58-72>.
4. Kuznetsov, D.A. 2017, Transregionalism: Problems of Terminology and Conceptualization, *Comparative Politics*, vol. 8, no. 2, p. 22. doi: <https://doi.org/10.18611/2221-3279-2016-7-2> (23) -14-25.
5. Doidge, M. 2007, Joined at the Hip: Regionalism and Interregionalism, *Journal of European Integration*, vol. 29, no. 2, p. 242. doi: <https://doi.org/10.1080/07036330701252474>.
6. Bache, I., Flinders, M. 2004, *Multi-Level Governance in Theory and Practice* Oxford, p. 3. doi: <https://doi.org/10.1093/0199259259.001.0001>.
7. Chikharev, I., Romanova, M. 2011, The notion and the basic concepts of multilevel governance in world political discourse, *Vestnik Moskovskogo universiteta. Seriya 12. Politicheskie nauki* [Moscow University Bulletin. Series 12. Political sciences], no. 5, p. 3—16 (in Russ.).
8. Strezhneva, M. 2009, Theories of European Integration, *Vestnik Moskovskogo universiteta. Seriya 12. Politicheskie nauki* [Moscow University Bulletin. Series 12. Political sciences], vol. 25, no. 1, p. 28—45 (in Russ.).
9. *Multilevel Governance and Partnership*, 2014, The Van den Brande Report Prepared at the request of the Commissioner for Regional and Urban Policy Johannes Hahn, p. 10, available at: https://ec.europa.eu/regional_policy/sources/informing/dialog/2014/5_vandenbrande_report.pdf (accessed 15.04.2021).
10. Strezhneva, M. (ed.) 2017, *Evropeiskii soyuz v global'nom ekonomicheskom upravlenii* [European Union in Global Economic Governance], Moscow, IMEMO RAN, 255 p. doi: <https://doi.org/10.20542/978-5-9535-0491-1>.
11. Busygina, I., Filippov, M. 2020, Changing incentives and strategies of national governments in the context of multi-level governance in the European Union, *Polis (Russian Federation)*, no. 5, p. 148—163. doi: <https://doi.org/10.17976/jpps/2020.05.11> (In Russ.)
12. Hooghe, L., Marks, G. 2003, Unraveling the Central State, But How? Types of Multi-Level Governance, *American Political Science Review*, vol. 97, no. 2, p. 233—243. doi: <https://doi.org/10.1017/S0003055403000649>
13. Olenchenko, V. 2019, Northern Europe — Baltic — Eastern Europe: Coexistence or Interaction? *Istoriya* [History], vol. 10, no. 7 (81). Doi: <https://doi.org/10.18254/S207987840006635-7> (in Russ.).
14. Shishelina, L.N. (ed.) 2010, *Vishegradskaya Evropa: otkuda i kuda? Dva desyatiletia po puti reform v Vengrii, Pol'she, Slovaki i Chexii Visegrad* [Europe: from where and to where? Two decades on the path of reform in Hungary, Poland, Slovakia and the Czech Republic], Moscow, 563 p. (In Russ.).
15. Mozel, T.N. 2001, *Baltiia, Rossiya i Zapad v poiskax modeli bezopasnosti v Evrope* [The Baltic States, Russia and the West in search of a security model in Europe], Moscow, 303 p. (In Russ.).
16. Strezhneva, M., Rudenkova, D. 2016, *Evropeiskii soyuz: arkhitektura vneshnei politiki* [European Union: the Architecture of Foreign Policy], Moscow, p. 135. doi: <https://doi.org/10.20542/978-5-9535-0480-5> (in Russ.).
17. Gardini, G.L., Malamud, A. 2015, Debunking Interregionalism: Concepts, Types and Critique — With a Transatlantic Focus, *Atlantic Future Working Paper*, no. 38, p. 3—7. doi: https://doi.org/10.1007/978-3-319-62908-7_2.
18. Maksimtsev, I.A., Mezhevich, N.M., Koroleva A. V. 2017, Economic Development of the Baltic and Nordic Countries: Characteristics of Economic Models, *Balt. Reg.*, vol. 9, no. 1, p. 41—54. doi: <https://doi.org/10.5922/2079-8555-2017-1-4>.

19. Mezhevich, N. 2016, Eastern Europe. On the centenary of the political project, *Balt. Reg.*, vol. 8, no.1, p.17–32. doi: <https://doi.org/10.5922/2079-8555-2016-1-2>.
20. Olenchenko, V.A. 2016, Russia and the Baltic States: outlines of the concept of bilateral relations, *International affairs*, no. 9, p. 58–76.
21. Shishelina, L.N. 2014, Visegrad group: stages of formation and development // *Perspektivy* [Perspectives], available at: www.perspektivy.info/book/vishegradskaja_gruppa_etapy_stanovlenija_i_razvitiya_2014-08-20.html (accessed 02.03.2021).
22. Esenskiy, G. 2016, 25 years of the Visegrad group, *Sovremennaya Evropa*, no. 6. p. 13–19 (in Russ.).
23. Lyubavsky, M. 2004, *Istoriya zapadnih slavyan* [History of the Western Slavs], Moscow, Parade, 608p. (In Russ.).
24. Shishelina, L. 2013, Visegrad Group and Eastern Partnership, *Visegrad Yearbook*, Supplement to the journal, *Sovremennaya Evropa*, vol. 4, no. 2, p. 5–20. (In Russ.)
25. Ofitserov-Belskii, D. 2015, Visegrad cooperation: the search for new forms against the background of the Ukrainian crisis, *World Economy and International Relations*, vol. 65, no. 3, p. 76–85. doi: <https://doi.org/10.20542/0131-2227-2015-3-76-85> (In Russ.)
26. Bache, I., Bartle, I., Flinders, M. 2016, Multi-Level Governance. In: Ansell, C., Torfing, J. (eds.) *Handbook on Theories of Governance*, Cheltenham, United Kingdom, Edward Elgar Publishing, p. 486–498.
27. Busygina, I., Filippov, M. 2010, European Union from specific to general. The limits and prospects of EU geopolitics, *Rossiya v global'noj politike* [Russia in global affairs], vol. 8, no. 1, p. 124 (in Russ.).

The authors

Dr Vladimir A. Olenchenko, Senior Research Fellow, Centre for European Studies, Primakov National Research Institute of World Economy and International Relations Russian Academy of Sciences Moscow, Russia.

E-mail: olenchenko.vladimir@mail.ru

<https://orcid.org/0000-0002-1667-6449>

Prof. Nikolay M. Mezhevich, Principal Research Fellow, Institute of Europe Russian Academy of Science, Russia

E-mail: mez13@mail.ru

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

ПЕРЕФОРМАТИРОВАНИЕ ГЕОПОЛИТИЧЕСКОГО ПРОСТРАНСТВА И ИНСТИТУЦИОНАЛЬНЫЕ ТРАНСФОРМАЦИИ (НА ПРИМЕРЕ БАЛТИЙСКОГО РЕГИОНА)

П.А. Барахвостов

Белорусский государственный
экономический университет,
220070, Белоруссия, Минск, Партизанский просп., 26

Поступила в редакцию 24.08.2020 г.
doi: 10.5922/2079-8555-2021-3-3
© Барахвостов П. А., 2021

В рамках исторического неинституционализма на примере распада Ливонской конфедерации и последующего переформатирования Балтийского региона в XVI–XIX веках исследованы особенности постбифуркационного включения социума в другую социальную систему. Выделены различные модели подобного включения: централизованная с копированием институтов принимающего социума; квазицентрализованная с трансплантацией модифицированных институтов; автономистская с трансплантацией отдельных институтов принимающего социума; автономистская с трансплантацией модифицированных институтов. Проанализированы механизмы, посредством которых может осуществляться слияние. Показана их зависимость от институциональной среды принимающего социума. Например, при инкорпорации части Ливонии в Речь Посполитую использована модель, основанная на трансплантации на приобретенные территории институтов (в первую очередь политических) Речи Посполитой, для чего задействован механизм положительной (стимулирующей) обусловленности в отношении дворянства, без акцента на его стратификацию. Швеция использовала модель включения Эстляндии и Лифляндии на условиях их автономизации при осуществлении трансплантации экономических, политических, социокультурных институтов, в том числе гибридного типа, применив механизмы положительной обусловленности и социализации в отношении более широких слоев населения. В основе российского подхода — определяемый фактором безопасности выбор различных моделей слияния, включая автономистскую с внедрением на новых территориях институтов гибридного типа и централизованную с распространением институтов Российской империи. В качестве механизмов слияния задействованы формирование остзейской сословной структуры и обусловленность — положительная в отношении высших сословий и отрицательная (ограничительная, репрессивная) в отношении низших. В целом на характер слияния социумов и институциональные трансплантации на присоединяемых территориях оказывает влияние фактор наличия государственного прошлого этих территорий и степень его совпадения с институциональной структурой центра.

Ключевые слова:

институты, институциональные трансформации, социальная структура, империя, автономия

Введение

Сложные процессы турбулентности в современном мире, интеграционные/деинтеграционные явления, межэтнические конфликты, попытки пересмотра послевоенных границ актуализировали проблему исследования институциональных

Для цитирования: Барахвостов П. А. Переформатирование геополитического пространства и институциональные трансформации (на примере Балтийского региона) // Балтийский регион. 2021. Т. 13, № 3. С. 42–57. doi: 10.5922/2079-8555-2021-3-3.

трансформаций в социальных системах в результате переформатирования геополитического пространства.

Следует отметить, что, несмотря на различное толкование этого концепта [1], как правило, институты рассматриваются как устойчивые модели взаимодействий в социуме, определенные способы действий и суждений, существующих в обществе вне отдельно взятого индивидуума [2, с. 20]. По определению Д. Норта, это «правила игры», которые структурируют социальное действие [3]. Зачастую они заимствуются (трансплантируются) из иной институциональной среды. Существует ряд технологий, позволяющих облегчить данный процесс: модификация трансплантата [4], локальная трансплантация в пределах не всей страны, а ее отдельного региона [5], заимствование института из прошлого страны-донора на любой стадии его развития [6], «построение последовательности промежуточных институтов, соединяющих начальную конструкцию с финальной, соответствующей трансплантируемому институту» [7]. При этом существенна роль агентов, посредством которых данные трансплантации осуществляются [8].

К настоящему времени на основе изучения исторического прошлого стран и народов накоплен богатый эмпирический материал относительно институциональных заимствований. Авторами проанализирован опыт англосаксонского мира [9–11]. Значительно менее изучены события в Балтийском регионе. При этом заслуживают внимания исследования [12; 13], где выявлены особенности права и судебной системы Ливонии в период шведского владычества. «Польскому периоду» в истории этих территорий, в частности специфике административного управления, конфессиональной политике польских властей, а также социальным трансформациям в Ливонии в XVI–XVIII веках, посвящены работы [14–18]. Следует отметить, что авторы, как правило, фокусируют внимание на отдельных аспектах проблемы институциональных изменений, анализируя эволюцию экономических либо определенных политических институтов. Однако общество представляет собой социальную систему, образованную *тремя взаимосвязанными и взаимозависимыми подсистемами* (экономической, политической и социокультурной) [19], формирующими его как целостное интегрированное образование. Это обуславливает необходимость рассмотрения институциональной трансплантации как сложного процесса, охватывающего все указанные сферы. Кроме того, крайне слабо в рамках институционального подхода изучен случай *постбифуркационного*¹ включения социума в другую социальную систему. Тем не менее он представляет интерес, поскольку зачастую связан с опытом различных стран в имперский период государственности, когда процесс слияния заключался в осуществлении институциональных трансплантаций на новоприобретенные земли при необходимости сохранения мегагосударства, что вынуждало согласовывать интересы многих субъектов общественных отношений. Исследование механизмов и инструментов таких трансплантаций представляет интерес для выработки оптимальной системы управления социумом с многонациональным и многоконфессиональным составом населения, позволяет анализировать возможные пути развития интеграционных мегаструктур и цивилизаций.

Цель данной работы — на примере процессов геополитического переформатирования Балтийского региона в XVI–XIX веках выделить и проанализировать различные модели слияния социальных систем и характерные для них механизмы и инструменты осуществления институциональных трансформаций.

Анализируемый в статье случай представляет интерес, поскольку связан с опы-

¹ Точка бифуркации — определенный исторический момент, принципиально допускающий несколько вариантов (траекторий) дальнейшего исторического развития. Вблизи точки бифуркации наблюдается кризис. При прохождении ее возможны как сохранение, так и распад социума.

том локальных институциональных трансплантаций в империях с различными системами государственного управления. Кроме того, ранее существовавшие институты оказывают влияние на экономический уклад, определяют менталитет народа, его политическую культуру [20]. Соответственно, удавшиеся и неудачные институциональные трансплантации прошлого опосредованно проявляются в настоящем и будущем социума. Поэтому для всеобъемлющего понимания особенностей развития Балтийского региона и прогнозирования его путей в XXI веке необходим детальный анализ институциональных трансформаций, соответствующих предшествующим историческим этапам.

Методология

Методологической основой исследования является исторический неинституционализм. Работа базируется на холистическом подходе, когда фокус анализа направляется на рассмотрение институциональной системы в целом, а не на поведение индивидов. Системно-исторический метод использован для описания эволюции общества. Кроме того, применен сравнительно-типологический метод анализа, на основе которого осуществлена типология моделей интеграции социумов.

В процессе подготовки работы привлечены данные Полного собрания законов Российской империи (ПСЗРИ)² и материалы Российского государственного исторического архива (РГИА)³.

Ливония — «первая немецкая колония»

Рассмотрим вначале, что же представляла собой Ливония. К концу XII века племена, проживавшие на территории современных Латвии и Эстонии, оставались язычниками [21]. Их христианизация началась немецкими крестоносцами, а также датчанами и шведами, обратившими внимание на Северную Эстонию (Эстляндию). К середине XIV столетия Тевтонский орден, превратившийся в одну из ведущих сил в регионе, объединил территории, заселенные разрозненными местными племенами (ливами, земгалами, куршами, латгалами и эстами), в Terra Mariana — «Землю Девы Марии» — в составе Орденского государства. Terra Mariana, известная также как Ливония, стала, по образному выражению Т. Шиманна, «первой немецкой колонией» (цит. по: [22]): в течение почти семисот лет немцы формировали на этих землях элиту, которая доминировала в политической, экономической и социальной жизни.

Подавляющая часть территории Ливонии контролировалась Орденом с характерной для него централизацией власти, что определило формирование здесь базовых институтов редистрибутивного типа: экономические институты редистрибуции (аккумуляции — согласования — распределения), общественно-служебную собственность, общественный/служебный труд, жалобы в виде обратной связи, институты унитарно-централизованного политического устройства и идеи коммунитаризма. Кроме того, отдельным центром силы в Ливонии были епископства Курляндское, Дерптское, Эзель-Викское и Рижское архиепископство. Важную роль играли города, входившие в Ганзейскую лигу (в первую очередь Рига) и поддерживавшие отношения более чем со ста торговыми центрами Европы, куда поставлялись местные товары: зерно, воск, меха, лен, древесина [23]. Создание Ганзы способствовало проникновению в Балтийский регион германского муниципального права и закона Любека, которые делали города свободными, независимыми от феодалов. Заслужи-

² Полное собрание законов Российской империи. URL: http://nlr.ru/e-res/law_r/content.html (дата обращения: 03.07.2020).

³ Российский государственный исторический архив. URL: <https://rgia.su/> (дата обращения: 03.07.2020).

вадет внимания торговый механизм в Ганзе: торговля организовывалась двумя или более партнерами путем совместных инвестиций и пропорционального разделения доходов и потерь. Партнерские отношения продолжались в течение одного-двух лет, однако торговцы, как правило, вступали в целый ряд партнерств, занимавшихся поставками и продажей разнообразных товаров. Четыре офиса (в Новгороде, Бергене, Лондоне и Брюгге) образовывали высшее звено организационной структуры не германской части Ганзейской лиги. Каждый из них обладал избранным главой, своим законом, определенной сферой юрисдикции, казначейством. Эти офисы обеспечивали реализацию общих интересов купцов Ганзы, договаривались с монархами и были важными центрами взаимодействия между всеми городами Лиги [24—26]. Ганза и ее немецкое происхождение внесли значительный вклад в формирование базовых институтов рыночного типа, к числу которых относятся отношения купли-продажи, частная/личная собственность, наемный труд, прибыль в виде обратной связи, федеративные начала государственного устройства, идеи субсидиарности.

Конфликты между Орденом, епископами и могущественными ганзейскими городами стали обычным явлением на протяжении всего существования Ливонии. Для разрешения непрекращающихся споров в 1419 году был сформирован Ливонский парламент (ландтаг), включивший членов Ордена, епископов, представителей городов. Тем не менее созданный институт не смог урегулировать внутренние противоречия. Со временем экономически процветающая Ливония превратилась в религиозно-политическую конфедерацию со слабой властью и сословным делением колониального типа (правящая и состоятельная элита — пришлые немецкие колонизаторы, низшие сословия — местное население), что вызывало регулярные крестьянские волнения. Ее окончательному распаду способствовала Реформация, сделавшая лютеранство ведущей религией на ливонских территориях [27] и обусловившая религиозный конфликт внутри страны. Ливонская война 1558—1583 годов, положившая начало экспансии Московского государства в Прибалтике [28], закрепила раздел территории Ливонской конфедерации на части, пошедшие различными историческими путями (табл. 1) [21; 23], что обусловило гетерогенность юго-восточной части Балтийского региона.

Таблица 1

Правление в различных частях Ливонской конфедерации после ее распада

Территория	Правление ВКЛ (Речи Посполитой)	Правление Швеции	Правление Российской империи
Эстляндия	—	1561—1721 (Шведская Эстляндия)	1721—1918 (Ревельская, впоследствии Эстляндская губерния)
Лифляндия	1561—1629 (часть Задвинского герцогства, или Польских Инфлянтов)	1629-1721 (Шведская Ливония)	1721—1918 (Лифляндская губерния)
Латгалия	1561—1772 (часть Задвинского герцогства, или Польских Инфлянтов, до 1629 года, после — Инфлянтское воеводство)	—	1772—1918 (вошла в Витебскую губернию)
Курляндия	1562—1795 (вассал ВКЛ, с 1569 года — Речи Посполитой)	—	1795—1918 (Курляндская губерния)

Владычество Речи Посполитой

После распада Ливонской конфедерации ее значительная часть оказалась под властью Великого княжества Литовского (ВКЛ) (с 1569 года — Речи Посполитой), в составе которого образовалось Задвинское герцогство, также называемое Инфлянтами (Лифляндией). Сначала эти земли воспринимались лишь как военный форпост в борьбе с Москвой. С целью безопасности планировалось разобрать все замки, не задействованные в защите границ государства, и обезлюдившую после войны территорию заселить военными колонистами. Таким образом, ВКЛ руководствовалось централизованной моделью слияния социумов, основанной на сохранении единого центра, с копированием институтов княжества на новые земли.

Впоследствии отношение к приобретенным территориям изменилось. При слиянии необходимо было учесть местную специфику, что потребовало выбора иной модели и времени. Начало первому этапу в этом процессе положила грамота Привилегии Сигизмунда Августа (*Privilegium Sigismundi Augusti*) в 1561 году элите, игравшей ведущую роль в экономической, политической и культурной жизни распавшейся Ливонской конфедерации. В соответствии с грамотой были подтверждены система властных отношений, основанная на самоуправлении аристократии. Кроме того, в документе утверждалось: «Грамоты на жалованные имения и ленные владения, утвержденные печатями акты, аренды, обычные владения, привилегии, вольности и все, что присвоено и поступило во владение от пользования продолжительным временем, все это будет удержано нерушимо и подтверждено»⁴. Право наследования распространялось и на боковые родовые линии, причем даже при продаже своих владений дворяне не обязаны были получать на это разрешение короля. В случае утраты ленных грамот для доказательства своих прав на владение достаточно было предоставить со стороны вассала двух или трех свидетелей, чтобы король приказал заменить утраченный документ на новый. Крестьяне полностью отдавались во власть феодалов, которые получали право суда и наказания, вплоть до приведения в исполнение смертной казни. Феодал отныне также мог присваивать крестьянские земли для того, чтобы выпрямить границы своих владений. Отметим, что институциональные трансплантации, осуществляемые ВКЛ на новые земли на первом этапе, были не чем иным, как внешним управлением процесса распространения локального, апробированного на *местной* почве права (привилегии харьовирландского рыцарства) на всю провинцию.

Следующим этапом стало введение Собранием законов Ливонии⁵ (*Constitutiones Livoniae*) в 1582 году нового административно-правового устройства. Были образованы округа с полномочиями их глав, аналогичными таковым для воевод в королевстве Пруссия. В качестве институтов самоуправления определялись ландтаги, которые обладали правом утверждать в должности. «Собрание законов Ливонии» включало также ряд социальных нововведений, в частности аристократия получила право приобретать недвижимое имущество представителей городских привилегированных сословий, а те, в свою очередь, — земельные владения феодалов. Следовательно, «Собрание законов» устраняло разграничения в правах между обеими социальными группами. Данный документ подтверждает начало трансплантации на новоприобретенные земли ряда модифицированных политических институтов Речи Посполитой.

⁴ *Документы к истории присоединения Ливонии к Польше* // Восточная литература. Средневековые исторические источники Востока и Запада. URL: http://www.vostlit.info/Texts/Dokumenty/Livonia/XVI/1560—1570/Dok_prisoed_liv_k_polse/text.php?id=11871 (дата обращения: 04.07.2020).

⁵ В документах Речи Посполитой термин «Ливония» применен к землям Ливонской конфедерации, отошедшим к Речи Посполитой.

Следующий этап инкорпорации новых территорий в Речь Посполитую связан с имплементацией Вторых статутов «*Ordinatio Livonica II*» 1598 года. В соответствии с данным документом округа (*Präsidiat*) были переименованы в воеводства, а лица, возглавляющие их, получили место и право голоса в Сейме Речи Посполитой. Теперь все должности и чины в Ливонии были доступны не только для выходцев из Речи Посполитой. Каждую должность теперь занимали поочередно представители Польши, ВКЛ и Ливонии. Ливонцы получали право подавать наказания и прошения Сейму и королю. Таким образом, инкорпорированные территории встраивались в политическую систему Речи Посполитой.

Четвертый этап интеграции новоприобретенных земель в Речь Посполитую связан с принятием в 1607 году нового Основного закона для Ливонии, еще более расширившего привилегии ливонского рыцарства: ливонцы получали право свободного доступа к высоким должностям и чинам на всей территории Речи Посполитой. Теперь ранг Ливонии ничем не уступал другим частям государства, ливонское дворянство было полностью уравнено в правах с польско-литовской шляхтой. Примечательно, что ливонский ландтаг номинально продолжал существовать, хотя теперь в основном он играл роль института для получения информации от правительства Речи Посполитой о проводимой политике.

Как видно, Речь Посполитая, будучи сама не унитарным государством, а федерацией, задействовала квазицентрализованную модель инкорпорации доставшихся ей земель Ливонии, которая предполагает присоединение новых территорий без изменения количества центров силы. Это достигается при использовании следующих технологий: управление распространением местных локальных институтов на всю провинцию, поэтапная модификация институциональной среды провинции в направлении ее гомогенизации с принимающей социальной системой. Отметим, что на всех стадиях Речь Посполитая активно задействовала механизм положительной обусловленности, заключающийся в предоставлении привилегий определенной социальной страте в обмен на лояльность и/или поддержку. Особенности политического устройства Речи Посполитой определили эту страту — дворянство.

Важным инструментом инкорпорации приобретенных территорий считалась религия. Власти Речи Посполитой, используя механизм социализации, проводили политику полонизации, что проявлялось в поощрении принятия католической веры и расширении сферы использования польского языка (в частности, при делопроизводстве) [25 — 27].

Что касается Курляндии (вассала ВКЛ, с 1569 года — Речи Посполитой), в данном случае использовалась автономистская модель с трансплантацией модифицированных институтов. В 1561 году поместьям герцогства были гарантированы обширные привилегии, сохранившиеся вплоть до распада Речи Посполитой. Были подтверждены система управления, основанная на самоуправлении немецкой аристократии; право исповедовать протестантизм, что является модификацией института свободы вероисповедания; права дворянства (*Indigenatsrecht*) [21]. На протяжении десятилетий Курляндии дозволялось владеть военно-морским и торговым флотом. Она даже приобрела две колонии: в Африке (Гамбия) и Карибском бассейне (Тобаго) [21; 31]. Однако существенных успехов в экономическом и политическом развитии в период вассальной зависимости от Речи Посполитой Курляндскому герцогству достичь не удалось, что обусловило кризис, завершившийся вхождением Курляндии в состав Российской империи [27; 32].

Политика Речи Посполитой в отношении распавшейся Ливонской конфедерации позволяет отнести ее к составному (композиционному) государству. Впервые данный термин был употреблен Г. Г. Кенигсбергером при анализе особенностей формирования раннемодернового государства и взаимодействия монархической и парламентской форм правления. Г. Г. Кенигсбергер подчеркнул, что монархи

в раннемодерновую эпоху не обладали абсолютной властью (во всяком случае во всех регионах государства). Монархическая власть зачастую соседствовала с парламентами и/или национальными ассамблеями [33, р. 202]. Композитное государство представляло собой своеобразный союз [34], каждая часть которого (или хотя бы ее элита) имела особое отношение к общему правителю, свои привилегии и законы, свою административную систему. В вопросах налогообложения или военной службы правитель должен был вести переговоры с каждой территорией отдельно [35, р. 194]. Как следует из вышеизложенного, по отношению к присоединенным и вассальным территориям композитное государство использовало широкий спектр институционального воздействия.

Владычество Швеции

Швеция приобрела две крупные области Ливонской конфедерации: Эстляндию (1561) и Лифляндию (1629). Первая из них оказалась под властью Шведской короны непосредственно в результате Ливонской войны, вторая же испытала непродолжительный период трансплантации институтов Речи Посполитой. Каким же образом это нашло отражение в институциональных трансформациях в шведский период?

Модель шведского правления в Эстляндии можно охарактеризовать как автономистскую с реставрацией и сохранением германских структур распределения власти. В 1561 году король пообещал сохранить на этих землях старые привилегии и законы и подтвердил права собственности, оставив частные поместья в руках прежних владельцев (немецких дворян).

Модель правления Швеции в Лифляндии также является автономистской. Однако в данном случае влияние шведских политических, экономических и социокультурных институтов оказалось сильнее. Шведские короли так и не утвердили привилегии Сигизмунда Августа 1561 года для Лифляндии. Епископские и орденские земли получили статус государственных. Со временем шведский король стал раздавать их в лен шведскому дворянству, которое зачастую освобождало крестьян [36, р. 264]. Значительная иммиграция шведского дворянства изменила этническую структуру правящих элит в Лифляндии и послужила причиной распространения здесь шведских традиций.

Различные подходы к землям Эстляндии и Лифляндии свидетельствуют о том, что Швеция представляла собой композитное государство. Для его развития необходима экономическая перестройка приобретенных территорий. Этому вопросу Швеция уделяла огромное внимание. Приоритетной задачей в Эстляндии и Лифляндии было производство зерна (ржи и ячменя), большая часть которого экспортировалась в Швецию и Голландию. При этом преимущественное развитие зернового хозяйства осуществлялось по экстенсивному типу (путем увеличения посевных площадей, что происходило, как правило, посредством захвата крестьянской земли), за счет других отраслей.

Кроме того, для композитного государства характерно стремление к уменьшению числа центров силы внутри социума за счет снижения влияния независимых городов и аристократии [37, р. 87]. В последние десятилетия XVII века эта задача решалась шведскими властями посредством редукции имений (возвращения назад государству прежних казенных земель, которые в свое время были переданы дворянству незаконным путем). Если прежние владельцы соглашались вносить в казну установленную арендную плату, то им оставляли имения; если нет — их передавали в аренду новым лицам. В результате редукции более 80% земель отошли в руки шведской короны [38, р. 18]. При этом в Лифляндии, например, в казенную собственность перешло $\frac{5}{6}$ частных угодий.

Шведский прагматизм и желание увеличить стоимость и доходность казенных имений побудили правительство заняться улучшением положения крестьян. В 1632

году дворяне были лишены права уголовного суда над крестьянами, оставлено только право домашних наказаний. В 1680 году введены оценочные правила и полная податная система, препятствующая произволу помещиков. Произведены переоценка и картографирование земель, повинности крестьян были строго регламентированы в соответствии с величиной дворов и качеством земель, что находило отражение в вакенбухах.

Крестьяне получали доступ в учебные заведения, за ними признавалось право собственности на все заработки и недвижимое имущество, а также право подачи жалоб на своих владельцев высшим местным судебным и административным инстанциям. Кроме того, были установлены высокие штрафы с арендаторов за превышение повинностей в отношении казенных крестьян, запрещалось использовать их на работе в чужих имениях, урезать крестьянские земли.

Редукция и проведенные реформы аграрных отношений изменили социальную структуру общества, что особенно заметно было в Лифляндии. Для дворянства утрата собственности на землю стала равносильной утрате прав. Сложилась его своеобразная зависимость от шведской короны: для того чтобы поддерживать прежний уровень жизни, дворяне должны были пойти на военную либо административную службу. Потребность в карьерном росте запустила процесс ассимиляции прибалтийской элиты со шведским дворянством. Крестьяне же, получив свободу, что не было редкостью в шведских имениях Лифляндии, могли иметь свои фермы, переходили в разряд собственников.

Экономические и социальные изменения на новых территориях сопровождались политическими преобразованиями. Приобретенные земли не были представлены в парламенте Швеции (единственным исключением являлась Рига вследствие ее значимости для развития торговли), однако им было предоставлено право иметь собственные ландтаги. Примечательно, что последние обладали возможностями предлагать внутренние пошлины и обращаться с местными инициативами непосредственно к королю или губернатору (впоследствии генерал-губернатору) как его представителю в провинции.

Ландтаг (главный инструмент автономии территории) с 1634 года возглавлял ландмаршал (*Landmarschall*), избираемый на три года и служащий посредником рыцарства и короны. В 1643 году Швеция также создала Ландратсколлегиум. Данный орган, включающий ландратов (дворянских советников), задумывался как совещательный при генерал-губернаторе из представителей местного дворянства. Однако на практике его функции оказались значительно урезанными (как правило, внутренними проблемами дворянства).

Кроме того, в шведскую эпоху была предпринята попытка изменения системы церковного управления. В Эстляндии государство назначило епископа, возглавившего церковь. Ему должна была оказывать помощь духовная консистория, в которую не входили светские члены. Юрисдикция епископа в Эстляндии была ограничена исключительно церковными делами. В Лифляндии была осуществлена попытка транслировать шведскую модель управления церковными делами — создать так называемую церковь пасторов, где все вопросы, связанные с приходом, решались непосредственно пастором, делая его зависимым не от местного феодала, а от шведской короны, что обусловило процесс ассимиляции ливонского со шведским духовенством.

Государственным языком в период шведского правления оставался немецкий. Однако задача распространения протестантизма среди местного населения, в первую очередь посредством проповеднической деятельности, вызвала необходимость развития эстонского и латышского языков и системы образования в целом, что было осуществлено за счет создания начальных школ, открытия учительской семинарии и университета в Дерпте [21; 27].

Отметим ограниченный характер шведских нововведений, обусловленный яростным сопротивлением немецкого дворянства (в 1693 году Карл XI должен был даже распустить ландтаг Лифляндии из-за объединения внутри него сил против проведения редукации), «великим голодом» 1695—1697 годов, Северной войной. Карл XII 13 апреля 1700 года объявил редукацию официально законченной. Часть государственных имений была возвращена помещикам под залог, а регламентация повинностей стала утрачивать свое действие.

Таким образом, особенности политико-экономического развития Швеции обусловили используемые этим государством механизмы институциональных трансплантаций на новоприобретенных землях: положительной обусловленности (причем не только в отношении дворянства, но и крестьянства), социализации. Следует отметить, что в отличие от Речи Посполитой значительное внимание уделялось трансплантации на новые территории экономических и социокультурных институтов.

Остзейские губернии в составе Российской империи

После вхождения Эстляндии и Лифляндии в состав Российской империи начался процесс их встраивания в институциональную систему России. В нем можно выделить несколько наиболее важных этапов. Для первого из них, совпавшего со временем правления Петра I, характерно создание «государства в государстве», что характерно для автономистской модели слияния социумов. На новых землях сохранялся порядок управления и судопроизводства, сложившийся в предыдущие столетия: права и привилегии дворянства, сословные органы самоуправления, господство лютеранской церкви, немецкий язык в качестве официального, различия в обложении податями (взимание государственных податей только с крестьянских хозяйств). Во главе каждой губернии был поставлен губернатор, подчиняющийся высшему правлению обеими губерниями в лице представителя центральной российской власти — генерал-губернатора, отвечающего за внутренний порядок и безопасность. Заместителями губернатора и чиновниками в административном аппарате края назначались, как правило, немецкие дворяне. Все вопросы, касающиеся жизни губернии, избрания чиновников местного самоуправления, суда, полиции, обсуждались на ландтагах, собиравшихся раз в три года. Их постановления имели силу закона для местного населения. Примечательно, что членами ландтага с правом полного голоса могли быть только представители привилегированных дворянских семей, которые владели землями в провинции еще во времена Тевтонского ордена, польского и шведского владычества. В перерывах между ландтагами губерниями руководили ландраты (земские советники), избравшиеся из представителей наиболее родовитых семей. Городами руководили магистраты, представлявшие интересы городского дворянства и купечества. Лидирующее положение здесь занимали немецкие бюргеры, объединенные в свои замкнутые корпорации. Провинции обязаны были нести налоговую повинность перед имперской казной на уровне существовавших при шведском правлении, местные сборы поступали в бюджет территории.

Кроме того, разрешалась торговля товарами иностранных мануфактур и фабрик с запрещением их ввоза во внутренние губернии⁶. Это способствовало экономической обособленности провинции.

Несмотря на сохранение ряда немецко-шведских институтов, все же некоторые из них были ликвидированы, что обусловила российская специфика, в частности существовавшие в России аграрные отношения. Так, например, больше не приме-

⁶ Полное собрание законов Российской империи. Собрание первое. 1649—1825 гг. СПб., 1830 (ПСЗРИ-1). Т. 5. № 3271.

нялись шведские правила определения повинностей и барщинных работ. Крестьянам запрещалось продавать свою продукцию на городских рынках. Они могли продавать ее только помещику, который определял цену.

В целом политика Петра I в отношении остзейских губерний представляла собой своеобразную попытку апробирования эффективности несколько измененного (за счет трансплантации отдельных российских институтов, в частности исключения крестьян из товарно-денежных отношений) немецко-шведского порядка на российской почве.

Второй этап, направленный на сближение края с внутренними губерниями, связан с именем Екатерины II. Модель ее правления можно охарактеризовать как автономистскую с тенденцией к изменению в сторону квазицентрализованной. В этот период трансплантация российских институтов на новые земли осуществлялась значительно интенсивнее. Одной из первых екатерининских реформ стало объединение в 1782 году прибалтийских губерний с внутренними русскими губерниями в единой таможенной системе. Далее по указу от 3 июля 1783 года были открыты Рижское (Лифляндия) и Ревельское (Эстляндия) наместничества, и власть в Эстляндии и Лифляндии подпадала под контроль наместника.

Кроме того, в апреле 1785 года была обнародована Жалованная грамота дворянству, в соответствии с которой были предоставлены право дарения, завещания и продажи приобретенного имения, его неотчуждения, а наследования в случае осуждения владельца, право покупки деревень и продажи полученного в этих деревнях продукта, организации фабрик и заводов по деревням. Подтверждено право собственности «не только на поверхности земли, каждому из дворян принадлежащей, но и в недрах той земли и в водах, ему принадлежащих, на все сокровенные минералы и произрастания и на все из того делаемые металлы»⁷. Преобразовано местное самоуправление: учреждены губернские и уездные дворянские собрания для выбора должностных лиц местной администрации и суда. Для управления словесными делами учреждалась должность предводителя дворянства, созывались дворянские депутатские собрания и создавались опекунские советы. Одновременно ликвидировалась прежняя кастовая замкнутость прибалтийских рыцарств, и все слои дворянства становились равноправными участниками ландтага.

В апреле того же 1785 года была обнародована Жалованная грамота городам, расширявшая право общественного представительства и регламентировавшая статус городских жителей.

В целом деятельность Екатерины II была направлена на свертыwanie автономии остзейских губерний в составе России и ликвидацию политического господства местного дворянства, становившегося лишь привилегированным сословием. Публичной властью в Прибалтике признавались административные и судебные учреждения имперского центра.

Следует отметить, что в период правления Екатерины II в результате третьего раздела Речи Посполитой в состав Российской империи вошли еще две части Прибалтики — Курляндия и Латгалия. Последняя была включена в состав Витебской губернии — таким образом, к ней была применена централизованная модель инкорпорации. Что касается Курляндии, то, по указу императрицы, местным жителям было предоставлено свободное вероисповедание, за ними сохранена имеющаяся собственность, гарантировалась возможность пользоваться правами подданных России. Осуществление здесь губернской реформы 1795 года привело к введению

⁷ Жалованная грамота дворянству 17 апреля 1785 г. // Национальный правовой интернет-портал Республики Беларусь. URL: <https://pravo.by/pravovaya-informatsiya/pomniki-gistoriy-prava-belarusi/kanstytutsynae-prava-belarusi/akty-rasiyskay-imperryi/zhalovannaya-gramota-dvoryanstvu/> (дата обращения: 02.07.2020).

уездного деления, штатов губернии, общих губернских и сословных учреждений (как и во внутренней части империи). Следовательно, в Курляндии использовалась квазицентрализованная модель включения новых земель в состав империи.

Третий этап, связанный с правлением Павла I, характеризуется использованием автономистской модели включения в состав империи приобретенных территорий на западных рубежах, что было обусловлено необходимостью обеспечения лояльности местного населения (в первую очередь элит) в условиях возрастания военной угрозы. Был осуществлен возврат к доекатерининской системе местного управления (кроме губернского правления и казенной палаты с казначейством⁸). Новацией стало введение вместо рекрутской повинности (существовавшей для внутренних губерний) специального налога⁹, что подчеркивает привилегированность положения территорий и осуществление институциональных трансплантаций модифицированного типа.

Следующий наиболее важный этап связан с осуществлением аграрной и городской реформ, начало которым положил Александр I. Поворот правительства к крестьянскому вопросу в Прибалтике был обусловлен прежде всего соображениями безопасности: возможные крестьянские волнения на западных границах империи представляли реальную угрозу. В 1816 году в Эстляндии и в 1819 году в Лифляндии осуществлено личное освобождение крестьян от крепостной зависимости без закрепления за ними земельных наделов. При этом основой отношений землевладельцев и лично свободных крестьян должно было стать обоюдное соглашение. Крестьянин мог заниматься только земледелием и был ограничен в выборе места жительства. Получение паспорта зависело от решения помещика.

В имениях было создано крестьянское самоуправление — волостная община. Назначение, деятельность и решения возглавлявших общину старшин находились под контролем помещиков. Выселение из пределов губерний было запрещено. На этом фоне происходит быстрое расслоение крестьянства: с одной стороны — слой крупных арендаторов, с другой — армия батраков и бобылей.

Тем не менее при проведении реформирования были учтены специфические особенности края. В частности, проведена кодификация, утвердившая остзейскую сословную структуру как связанную с правом собственности: рыцарские поместья могли покупать только представители остзейского дворянства, причем в Эстляндии — только имматрикулированного, владевшего здесь имениями еще во времена Ордена. Таким образом, к землевладению на этих землях был закрыт доступ не только помещикам и предпринимателям из внутренних губерний России, но и представителям зажиточных слоев сельского и городского населения края. Далее — в России реформа была ориентирована на создание института частной собственности на землю в среде крестьянства. В Прибалтике же крестьянство в основной своей массе должно было оставаться лишь арендаторами.

Городская реформа, проведенная в 1877 году, предусматривала переход управления в городах от магистратов, в основе формирования которых было цеховое деление, к городским думам, избиравшимся на основе имущественного ценза. Реформа подорвала всевластие немецкого бюргерства.

Отметим, что немецкие бароны активно противодействовали осуществлению реформ: распространение Судебных уставов 1864 года, где последовательно проводился принцип равенства перед законом, затянулось на десятки лет, а Положение о губернских и уездных земских учреждениях 1864 года, предусматривавшее формирование «всесословных» учреждений, так и не было претворено в жизнь.

⁸ ПСЗРИ-1. Т. 24. № 17584.

⁹ Российский государственный исторический архив (РГИА). Ф. 908. Оп. 1. Ед. хр. 215. Л. 17.

Таким образом, в основе российского подхода к встраиванию Прибалтийского края в свою институциональную систему находились следующие принципы: выбор степени автономизма обосновывался в первую очередь соображениями безопасности империи; остзейская сословная структура была нерушимой и определяла специфику институциональных трансплантатов. В целом, несмотря на неоднократные попытки свертывания привилегий края, Прибалтика всегда обладала определенной степенью автономии. Благодаря первичным институтам, доставшимся от времен Ордена, а также последующим институциональным трансплантациям из различных по своей сути институциональных систем (Речи Посполитой, Швеции) край приобрел гетерогенность, не позволившую его полностью инкорпорировать, несмотря на высокую степень централизации в Российском государстве. Прибалтика превратилась в очаг «вестернизации» в Российской империи.

Заключение

Таким образом, исторический опыт прибалтийских земель демонстрирует различные модели включения социума в другую социальную систему: централизованная с копированием институтов принимающего социума; квазицентрализованная с трансплантацией модифицированных институтов; автономистская с трансплантацией отдельных институтов принимающего социума; автономистская с трансплантацией модифицированных институтов. Используемые при институциональных трансплантациях принципы, механизмы и инструменты в существенной степени зависят от институциональной системы государства-донора. В частности, Речь Посполитая первоочередное внимание уделяла трансферу политических институтов, причем в центре осуществляемых преобразований находилось дворянство в целом (без акцента на его стратификацию). Швеция рассматривала необходимость осуществления трансплантаций всех институтов (экономических, политических, социокультурных), используя механизмы положительной обусловленности и социализации. Значительное внимание уделялось ограничению всевластия немецко-прибалтийского дворянства. В основе российского подхода — первостепенное значение фактора безопасности для выбора модели взаимодействия «центр — регион» и неприкосновенность остзейской сословной структуры, которая рассматривалась как опора имперской политики.

В целом на характер институциональных трансплантаций оказывает влияние фактор наличия государственного прошлого присоединяемых территорий и степень его совпадения с институциональной структурой центра.

Список литературы

1. *Hendriks F.* Beleid, Cultuur en Instituties, Het Verhaal van Twee Steden. Leiden, 1996. URL: <https://openaccess.leidenuniv.nl/handle/1887/4972> (дата обращения: 14.06.2020).
2. *Дюркгейм Э.* Социология. Ее предмет, метод, предназначение. М., 1995.
3. *North D. C.* Institutions, Institutional Change and Economic Performance. Cambridge, 1990. doi: 10.1017/CBO9780511808678.
4. *La Porta R., Lopez-de-Silanes F., Shleifer A., Vishny R. W.* Law and Finance // *Journal of Political Economy*. 1998. Vol. 106, № 6. P. 1113—1154. doi: 10.1086/250042.
5. *Roland G.* Transition and Economics. Politics, Markets and Firms. Cambridge, Massachusetts, 2000.
6. *Stiglitz J.* Distinguished Lecture on Economics in Government. The Private Uses of Public Interests: Incentives and Institutions // *Journal of Economic Perspectives*. 1998. Vol. 12, № 2. P. 3—22. doi: 10.1257/jep.12.2.3.

7. Полтерович В. М. Трансплантация экономических институтов // Экономическая наука современной России. 2001. № 3. С. 24—50.
8. Dowd A. C., Pak J. H., Bensimon E. M. The role of institutional agents in promoting transfer access // Education Policy Analysis Archives. 2013. Vol. 21, № 15. URL: <http://epaa.asu.edu/ojs/article/view/1187> (дата обращения: 05.07.2020).
9. *The Theory and Practice of Institutional Transplantation. Experiences with Transfer of Policy Institutions* / V. Mamadouh, M. De Jong, K. Lalenis (eds.). Springer, 2002. doi: 10.1007/978-94-011-0001-4.
10. Judson P. M. Exclusive Revolutionaries: Liberal Politics, Social Experience, and National Identity in the Austrian Empire, 1848—1914 (Social History, Popular Culture, And Politics In Germany). Michigan, 1996. doi:10.1080/03612759.1997.10525297.
11. Marshall P. J. Oxford History of British Empire. Vol. 2. The Eighteenth Century. Oxford, 1998.
12. Roberts M. The Swedish imperial experience (1560—1718). Cambridge, 1979. doi: 10.1017/CBO9780511622274.
13. Pihlajamäki H. Claiming Authority: Criminal Procedure in Seventeenth Century Swedish Livonia // Bergen Journal of Criminal Law and Criminal Justice. 2013. Vol. 1, № 2. P. 80—97.
14. Ciesielski T. The Polish-Lithuanian Commonwealth and Russia's expansion in the Baltic region in the 18th century // Studia Slavica et Balcanica Petropolitana. 2014. № 15. P. 118—134.
15. Gibson C. Absent Culture: The Case of Polish Livonia // Central Europe. 2015. Vol. 13, № 1—2. P. 132—134.
16. Хайде Ю. Ливония под властью Речи Посполитой. Борьба за власть и социальная трансформация // Quaestio Rossica. 2014. № 2. С. 112—143.
17. Szabaciuk A. Organizacja samorządu ziemskiego szlachty bałtyckiej na terytorium Inflant w latach 1561—1920 // Annales Universitatis Mariae Curie-Skłodowska Lublin-Polonia. 2008. Vol. 63, sectio F. P. 67—78.
18. Tyszkowski K. Polska polityka kościelna w Inflantach (1581—1621). Wydawnictwa Instytutu Bałtyckiego, 1939. URL: <https://pbc.gda.pl/dlibra/publication/352/edition/4713/content> (дата обращения: 02.07.2020).
19. Парсонс Т. Система современных обществ. М., 1997. URL: <https://gtmarket.ru/laboratory/basis/5395> (дата обращения: 20.07.2020).
20. Матвеев А. А. Применение теории «path dependence» в исследовании институциональных преобразований в России // Управленческое консультирование. 2019. № 4. С. 107—113. doi: 10.22394/1726-1139-2019-4-107-113.
21. Kasekamp A. A History of the Baltic States. Houndmills ; Basingstoke ; Hampshire, 2010. doi: 10.30965/25386565-01701020.
22. Wezel K. Transcending boundaries: Riga's Baltic German entrepreneurs in an era of nationalism, revolution, and war // Journal of Baltic Studies. 2017. Vol. 48, № 1. P. 39—54. doi: 10.1080/01629778.2016.1269434.
23. O'Connor K. The History of the Baltic States. Westport, 2003.
24. North M. Europa expandiert 1250—1500. Stuttgart, 2007.
25. Ewert U. C., Selzer S. Institutions of Hanseatic Trade Studies on the Political Economy of a Medieval Network Organisation. Frankfurt a/M ; N.Y., 2016. doi:10.3726/978-3-653-06851-2.
26. Wubs-Mrozewicz J. The Late Medieval and Early Modern Hanse as an Institution of Conflict Management // Continuity and Change. 2017. Vol. 32, special iss. 1 (Merchants and Commercial Conflicts in Europe, 1250—1600). P. 59—84. doi: 10.1017/S0268416017000066.
27. Oberlender E. Concept of the Early Modern Era and the History of Estonia, Vidzeme and Kurzeme (1561—1795) // Latvijas Vēstures Institūta Žurnāls. 2012. Vol. 85. P. 1—49.
28. Jacobson S., Andersen A., Bešlin B. et al. What is a Region? Regions in European History // Regional and Transnational History in Europe / S. G. Ellis and I. Michailidis (ed.). Pisa, 2011. P. 1—66.
29. Ivanovs A., Soms H. Origins of Regional Identity of Eastern Latvia (Latgale) and Approaches to its Investigation // Reģionālais ziņojums. Pētījumu materiāli. 2007. № 3. P. 41—50.
30. Plakans A. A Concise History of the Baltic States. Cambridge, 2011. doi: 10.1017/CBO9780511975370.
31. Jekabsons E. The Rule of the Polish-Lithuanian Commonwealth in the Territory of the Present Day Latvia (1561—1795): the State of Latvian Historiography // Latvijas Vēstures Institūta Žurnāls. 2012. Vol. 85. P. 32—56.

32. *Kamusella T.* Germanization, Polonization, and Russification in the partitioned lands of Poland-Lithuania // *Nationalities Papers*. 2013. Vol. 41, № 5. P. 815–838. doi: 10.1080/00905992.2013.767793.

33. *Koenigsberger H. G.* Monarchies and Parliaments in Early Modern Europe. “Dominium Regale” or “Dominium Politicum et Regale” // *Theory and Society*. 1978. Vol. 5, № 2. P. 191–217.

34. *Elliott J. H.* A Europe of Composite Monarchies // *Past & Present*. 1992. Vol. 137. P. 48–71. URL: <https://www.jstor.org/stable/650851> (дата обращения: 20.07.2020).

35. *Gustafsson H.* The Conglomerate State: A Perspective on State Formation in Early Modern Europe // *Scandinavian Journal of History*. 1998. Vol. 23, № 3–4. P. 189–213.

36. *Kirby D.* Northern Europe in the Early Modern Period: The Baltic World, 1492–1772. N.Y., 1998.

37. *Pihlajamäki H.* Conquest and the Law in Swedish Livonia (ca. 1630–1710). A Case of Legal Pluralism in Early Modern Europe. Leiden ; Boston, 2017. P. 85–150. URL: <https://brill.com/downloadpdf/title/33908.pdf> (дата обращения: 03.07.2010).

38. *Drost A.* Historical Borderlands in the Baltic Sea Area Layers of Cultural Diffusion and New Borderland Theories: The Case of Livonia // *Journal of History for the Public*. 2010. Vol. 7. P. 10–24.

Об авторе

Павел Александрович Бархвостов, кандидат политических наук, доцент кафедры политологии, Белорусский государственный экономический университет, Белоруссия.

E-mail: barakhvostov@yandex.by

<http://orcid.org/0000-0001-8943-5980>

THE REMAKING OF GEOPOLITICAL SPACE AND INSTITUTIONAL TRANSFORMATIONS: THE CASE OF THE BALTIC REGION

P. A. Barakhvostov

Belarusian State Economic University
26 Partizansky ave, Minsk, 220070, Belarus

Received 24 August 2020
doi: 10.5922/2079-8555-2021-3-3
© Barakhvostov, P. A., 2021

This article adopts the historical neo-institutional approach to analyse the dissolution of the Livonian Confederation and the ensuing reshaping of the Baltic region in the 16th-19th centuries. These historical events are employed to describe the post-bifurcation incorporation of a society in a different social system. Several inclusion models are identified. The centralised model suggests that the incorporated society reproduces the institutions of the incorporating society. Modified institutions are transplanted to the incorporated society within the quasi-centralised model, whilst only selected modified institutions are transferred within the autonomist one. The author analyses the mechanisms playing a part in state mergers and emphasises their dependence on the institutional environment of the incorporating society. For instance, a part of Livonia was incorporated in the Polish-Lithuanian Commonwealth (PLC) through transplanting PLC institutions, primarily political ones, to the newly acquired territories. To this end, a mechanism was developed to encourage cooperation from the nobility without further stratification. Sweden, however, acted on the autonomist model when incorporating Estland and Livland. Economic, political, and socio-cultural institutions, many

To cite this article: Barakhvostov, P.A. 2021. The remaking of geopolitical space and institutional transformations: the case of the Baltic Region, *Balt. Reg.*, Vol. 13, no 3, p. 42–57. doi: 10.5922/2079-8555-2021-3-3.

of which were of hybrid type, were transplanted, whilst socialisation mechanisms and incentives applied to a wider section of the population. The Russian approach, which had at its core security considerations, combined autonomist elements (establishment of hybrid institutions in the new territories) and centralised components (propagation of Russian imperial institutions). The merger mechanisms included the creation of an Ostsee estate system and incentives for the higher estates coupled with repressions against commoners. Overall, the nature of state mergers and institutional transplantations depends on whether the incorporated territories have had a history of statehood, another significant factor being the degree of similarity between the institutions of the acquired territories and the metropole.

Keywords:

institutions, institutional transformations, social structure, empire, autonomy

References

1. Hendriks, F. 1996, *Beleid, Cultuur en Instituties, Het Verhaal van Twee Steden*, Leiden, available at: <https://openaccess.leidenuniv.nl/handle/1887/4972> (accessed 14.06.2020).
2. Durkheim, E. 1982, *The Rules of Sociological Method*.
3. North, D.C. 1990, Institutions, Institutional Change and Economic Performance, Cambridge. doi: <https://doi.org/10.1017/CBO9780511808678>.
4. La Porta, R., Lopez-de-Silanes, F., Shleifer, A., Vishny, R.W. 1998, Law and Finance, *Journal of Political Economy*, vol. 106, no.6, p. 1113—1154. doi: <https://doi.org/10.1086/250042>.
5. Roland, G. 2000, *Transition and Economics. Politics, Markets and Firms*, Cambridge, Massachusetts.
6. Stiglitz, J. 1998, Distinguished Lecture on Economics in Government. The Private Uses of Public Interests: Incentives and Institutions, *Journal of Economic Perspectives*, vol. 12, no. 2, p. 3—22. doi: <https://doi.org/10.1257/jep.12.2.3>.
7. Polterovich, V.M. 2001, Transplantation of economic institutions, *Ekonomicheskaya nauka sovremennoi Rossii* [Economic science of modern Russia], no. 3, p. 24—50 (in Russ.).
8. Dowd, A.C., Pak, J.H., Bensimon, E.M. 2013, The role of institutional agents in promoting transfer access, *Education Policy Analysis Archives*, vol. 21, no. 15, available at: <http://epaa.asu.edu/ojs/article/view/1187> (accessed 05.07.2020).
9. Mamadouh, V., De Jong, M., Lalenis, K. (eds). 2002, *The Theory and Practice of Institutional Transplantation. Experiences with Transfer of Policy Institutions*, Springer. doi: <https://doi.org/10.1007/978-94-011-0001-4>.
10. Judson, P.M. 1996, Exclusive Revolutionaries: Liberal Politics, Social Experience, and National Identity in the Austrian Empire, 1848—1914 (Social History, Popular Culture, And Politics In Germany), University of Michigan Press, Michigan, doi: <https://doi.org/10.1080/03612759.1997.10525297>.
11. Marshall, P.J. 1998, *Oxford History of British Empire. VII. The Eighteenth Century*, Oxford Univ. Press, Oxford.
12. Roberts, M. 1979, *The Swedish imperial experience (1560—1718)*, Cambridge Univ. Press, Cambridge. doi: <https://doi.org/10.1017/CBO9780511622274>.
13. Pihlajamäki, H. 2013, Claiming Authority: Criminal Procedure in Seventeenth Century Swedish Livonia, *Bergen Journal of Criminal Law and Criminal Justice*, vol. 1, no. 2, p. 80—97.
14. Ciesielski, T. 2014, The Polish-Lithuanian Commonwealth and Russia's expansion in the Baltic region in the 18th century, *Studia Slavica et Balcanica Petropolitana*, no. 15, p. 118—134.
15. Gibson, C. 2015, Absent Culture: The Case of Polish Livonia, *Central Europe*, vol. 13, no. 1—2, p. 132—134.
16. Heide, Y. 2014, Livonia under the rule of the Commonwealth. Power Struggle and Social Transformation, *Quaestio Rossica*, no. 2, p. 112—143 (in Russ.).
17. Szabaciuk, A. 2008, Organizacja samorządu ziemskiego szlachty bałtyckiej na terytorium Inflant w latach 1561—1920, *Annales Universitatis Mariae Curie-Skłodowska Lublin-Polonia*, vol. LXIII, Sectio F, p. 67—78.
18. Tyszkowski, K. 1939, Polska polityka kościelna w Inflantach (1581—1621), *Wydawnictwa Instytutu Bałtyckiego*, available at: <https://pbc.gda.pl/dlibra/publication/352/edition/4713/content> (accessed 02.07.2020).
19. Parsons, T. 1971, *The System of Modern Societies*, Paperback.
20. Matveev, A.A. 2019, Application of the Theory of «Path dependence» In the Study of Institutional Transformations in Russia, *Administrative consulting*, no. 4, p. 107—113. doi: <https://doi.org/10.22394/1726-1139-2019-4-107-113> (in Russ.).

21. Kasekamp, A. 2010, *A History of the Baltic States*, Houndmills, Basingstoke, Hampshire. doi: <https://doi.org/10.30965/25386565-01701020>.
22. Wezel, K. 2017, Transcending boundaries: Riga's Baltic German entrepreneurs in an era of nationalism, revolution, and war, *Journal of Baltic Studies*, vol. 48, no. 1, p. 39–54. doi: <https://doi.org/1010.1080/01629778.2016.1269434>.
23. O'Connor, K. 2003, *The History of the Baltic States*, Westport.
24. North, M. 2007, *Europa expandiert 1250–1500*, Stuttgart.
25. Ewert, U.C., Selzer, S. 2016, *Institutions of Hanseatic Trade Studies on the Political Economy of a Medieval Network Organisation*, Frankfurt am Main, NY. doi: <https://doi.org/10.3726/978-3-653-06851-2>.
26. Wubs-Mrozewicz, J. 2017, The Late Medieval and Early Modern Hanse as an Institution of Conflict Management, *Continuity and Change*, vol.32, Special issue 1 (Merchants and Commercial Conflicts in Europe, 1250–1600), p. 59–84. doi: <https://doi.org/10.1017/S0268416017000066>.
27. Oberlender, E. 2012, Concept of the Early Modern Era and the History of Estonia, Vidzeme and Kurzeme (1561–1795), *Latvijas Vēstures Institūta Žurnāls*, vol. 85, p. 1–49.
28. Jacobson, S., Andersen, A., Bešlin, B., Göederle, W., Györe, Z, Muigg, M. 2011, What is a Region? Regions in European History. In: Ellis, S.G., Michailidis, I. (eds.) *Regional and Transnational History in Europe*, Pisa, p. 1–66.
29. Ivanovs, A., Soms, H. 2007, Origins of Regional Identity of Eastern Latvia (Latgale) and Approaches to its Investigation, *Reģionālais ziņojums. Pētījumu materiāli*, no. 3, p. 41–50.
30. Plakans, A. 2011, *A Concise History of the Baltic States*, Cambridge, doi: <https://doi.org/10.1017/CBO9780511975370>.
31. Jekabsons, E. 2012, The Rule of the Polish-Lithuanian Commonwealth in the Territory of the Present Day Latvia (1561–1795): the State of Latvian Historiography, *Latvijas Vēstures Institūta Žurnāls*, no. 85, p. 32–56.
32. Kamusella, T. 2013, Germanization, Polonization, and Russification in the partitioned lands of Poland-Lithuania, *Nationalities Papers*, vol. 41, no. 5, p. 815–838. doi: <https://doi.org/10.1080/00905992.2013.767793>.
33. Koenigsberger, H. G. 1978, Monarchies and Parliaments in Early Modern Europe. “Dominium Regale” or “Dominium Politicum et Regale”, *Theory and Society*, vol. 5, no. 2, p. 191–217.
34. Elliott, J. H. 1992, A Europe of Composite Monarchies, *Past & Present*, no. 137, p. 48–71, available at: <https://www.jstor.org/stable/650851> (accessed 20.07.2020).
35. Gustafsson, H. 1998, The Conglomerate State: A Perspective on State Formation in Early Modern Europe, *Scandinavian Journal of History*, vol. 23, no. 3–4, p. 189–213.
36. Kirby, D. 1998, Northern Europe in the Early Modern Period: The Baltic World, 1492–1772, NY.
37. Pihlajamäki, H. 2017, Conquest and the Law in Swedish Livonia (ca. 1630–1710). A Case of Legal Pluralism in Early Modern Europe. Leiden, Boston, p. 85–150, available at: <https://brill.com/downloadpdf/title/33908.pdf> (accessed 3.07.2010).
38. Drost, A. 2010, Historical Borderlands in the Baltic Sea Area Layers of Cultural Diffusion and New Borderland Theories: The Case of Livonia, *Journal of History for the Public*, no. 7, p. 10–24.

The author

Dr Pavel A. Barakhvostov, Associate Professor, Department of Political Science, Belarusian State Economic University, Belarus.

E-mail: barakhvostov@yandex.by

<http://orcid.org/0000-0001-8943-5980>

ОЦЕНКА ВЛИЯНИЯ ИНТЕГРАЦИОННЫХ ПРОЦЕССОВ НА ЭТНОПОЛИТИЧЕСКУЮ КОНКУРЕНЦИЮ ЯЗЫКОВ В БАЛТИЙСКОМ РЕГИОНЕ

А. Н. Неверов
А. Ю. Маркелов
А. С. Айрапетян

Поволжский институт управления
им. П. А. Столыпина РАНХиГС,
410012, Саратов, Россия, ул. Московская, 164

Поступила в редакцию 23.11.2020 г.
doi: 10.5922/2079-8555-2021-3-4
© Неверов А. Н., Маркелов А. Ю.,
Айрапетян А. С., 2021

Оценка влияния интеграционных процессов в различных регионах мира на динамику изучения и использования различных языков традиционно рассматривается в научной литературе через призму социолингвистики или концепции «мягкой силы». В статье предлагается и реализуется другой концептуальный подход к анализу данных процессов — с позиции измерения различных сторон конкуренции языков. Инструментами измерения выступают индекс языковой интеграции, коэффициент полиязычия и индекс языковой монополизации. В качестве объекта реализации данного подхода выбран Балтийский регион. Целью статьи выступает оценка влияния интеграционных процессов на конкуренцию языков на основе анализа динамики рынков языков Балтийского региона. Задача статьи — оценить влияние интеграционных процессов в Европейском союзе на использование языков в выбранном регионе. Эмпирической основой исследования выступают данные Евростата, Евробарометра и официальных органов статистики стран Балтийского региона. Результаты работы показывают тенденцию к росту полиязычности населения стран — участниц интеграционных объединений. При этом развитие интеграционных объединений ведет не к формированию языка-гегемона, а к усилению и взаимопроникновению языков ведущих экономических государств в рамках данных объединений. Уровень развития товарных рынков тех или иных государств и привлекательность их рынков труда выступают основным фактором, определяющим динамику спроса на язык. На основе проведенного анализа делается вывод о том, что экономическая и политическая интеграция государств детерминирует возникновение двух гетерохронных процессов в рамках развития высокоинтегрированных надгосударственных объединений: а) тенденции к росту монополизации «языкового рынка» интеграционного объединения и «языковых рынков» субрегионов данного объединения; б) тенденции к снижению монополизации на внутригосударственных «языковых рынках» стран — участниц данного объединения.

Ключевые слова:

Балтийский регион, рынок языков, языковая интеграция, языковая монополизация, полиязычие, языковая политика, конкуренция языков

Введение

Конкуренция и конвергенция языков выступают одной из постоянных зон внимания в международных отношениях и антропологии. Зоны распространения тех или иных языковых культур, сферы применения языков, их динамика традиционно привлекают внимание исследователей из различных гуманитарных и социальных наук.

Для цитирования: Неверов А.Н., Маркелов А.Ю., Айрапетян А.С. Оценка влияния интеграционных процессов на этнополитическую конкуренцию языков в Балтийском регионе // Балтийский регион. 2021. Т. 13, № 3. С. 58–77. doi: 10.5922/2079-8555-2021-3-4.

Международные отношения, геоэкономика и геополитика рассматривают эти вопросы в рамках различных конструктов (например, таких, как «мягкая сила», «умная сила», «ассимиляция», «языковой суверенитет» и т. д.) [1–3]. Начиная с российских и советских филологов и психологов (А. А. Потебня [4], Л. С. Выготский [5], А. Н. Леонтьев [6], А. А. Леонтьев [7] и т. д.) отмечается особая роль владения речью и полиязычности в становлении и развитии мышления человека, его психики в целом.

Особое место проблема полиязычности занимает в лингвистике и социолингвистике. Одна из центральных и магистральных тем исследований здесь — осуществление языковой политики государствами, интеграционными образованиями (например, Европейским союзом), а также частично транснациональными корпорациями. Одной из важнейших научных проблем социолингвистики стала теоретическая разработанность понятия «языковая ситуация», сумма вариантов определений которой сводится ко всей совокупности языковых явлений (количество языков, диалектов, арго и прочее) на определенной территории (государство, регион государства, город, иной населенный пункт и т. д.) на определенный период времени [8–10]. Таким образом, полиязычность может быть элементом языковой ситуации и, одновременно, критерием личностного развития человека.

Балтийский регион в этом смысле выступает особым, показательным, регионом с позиции анализа воздействия политической и экономической интеграции или дезинтеграции на языковое развитие, на конкуренцию и взаимодействие языков [11].

В ряде стран, имеющих выход к Балтийскому морю (ФРГ, Польша, Эстония, Латвия, Литва, Россия), с 1980-х по 2020-й год несколько раз существенно менялись параметры социально-экономического и геоэкономического развития, происходили серьезные культурно-исторические изменения. Другие страны региона (Швеция, Дания, Финляндия) в целом сохранили в анализируемый период основные параметры собственного социально-экономического развития. В то же время все страны региона имеют общий геоэкономический ареал действия, и трансформации одних существенным образом обычно влияют на развитие других. Экологические, логистические, культурные и историко-экономические компоненты стран также в значительной степени пересекаются.

Исходя из данных обстоятельств целью настоящей статьи выступает анализ динамики рынков языков Балтийского региона. По критерию выхода в акваторию Балтийского моря в состав стран данного региона мы включаем ФРГ, Польшу, Эстонию, Латвию, Литву, Россию, Швецию, Данию, Финляндию. На сегодняшний день все перечисленные государства за исключением России являются членами Европейского союза. Причем сами процессы интеграции в него были разными по времени и по предшествующему опыту (табл. 1).

Таблица 1

**Динамика интеграции и дезинтеграции стран Балтийского региона
(за исключением России)**

Государство	Дата присоединения к Европейскому сообществу	Примечание
ФРГ	25 марта 1957 года	Часть страны присоединилась к Европейскому сообществу после 3 октября 1990 года в процессе завершения объединения ФРГ и ГДР
Дания	1 января 1973 года	В 1985 году Гренландия в составе Дании покинула ЕЭС
Финляндия	1 января 1995 года	—
Швеция		
Латвия	1 мая 2004 года	До 1991 года входила в состав СССР
Литва		До 1991 года входила в состав СССР
Польша		До 1991 года была членом Совета экономической взаимопомощи
Эстония		До 1990 года входила в состав СССР

Как видно из таблицы 1, Балтийский регион имеет достаточно разнородную историю интеграции в рамках ЕЭС/ЕС, что позволяет на его примере проанализировать, как экономическая и политическая стороны взаимодействия государств влияют на уровень и качество использования различных языков.

Исходя из вышеизложенного, нами был выбран период анализа с 2000 по 2016 год, т. е. отрезок, на котором 50% стран Балтийского региона вошли в ЕС. Одновременно с этим из анализа была исключена Российская Федерация, поскольку она не является членом Европейского союза.

Теоретические положения

Тенденцией современных социолингвистических исследований и исследований в сфере международных отношений являются оценка и прогнозирование влияния глобализации и интеграции на функционирование языков. Этому посвящены не только отдельные статьи, но и сборники статей и обзоров [12], а также монографии [13]. Ряд отечественных и зарубежных авторов полагает, что процессы глобализации характеризуются взаимодействием различных языков друг с другом, в первую очередь с английским языком, его широким распространением, а также заметно сильным влиянием английского языка на другие языки. Н. Н. Трошина характеризует такое влияние английского языка, например на немецкий, как изменение среды обитания последнего [14, с. 104]. Автор также придерживается позиции о, по сути, неизбежности превращения американизированного английского языка в *lingua franca* в Европе ввиду его огромной популярности в молодежной среде [15, с. 10]. А. В. Кирилина в качестве еще одной тенденции глобализационных процессов отмечает следующее: на такие коммуникативно мощные европейские языки, как немецкий, русский, французский, итальянский, направлено основное давление глобализации, оказываемое со стороны английского языка [16, с. 128]. Этому также, по наблюдениям У. Аммона, способствует позиция носителей миноритарных языков в связи с тем, что избавило бы их от необходимости изучать еще какие-либо языки в дополнение к своему родному и английскому [17; 18]. В ряде последних исследований замечено, что использование государственных языков в повседневном общении может быть связано с миграционными процессами и уровнем ассимиляции мигрантов [19].

Несмотря на то, что большинство лингвистов считают неизбежным доминирование английского языка в глобальном мире, в социолингвистической науке все же была высказана позиция о необходимости знать много языков как важной предпосылке для профессионального успеха в будущем, потому что глобальное коммуникационное сообщество не сможет обойтись одним языком на основе английского арго [20, с. 252]. Более того, немецкий специалист К. Штейнке придерживается мысли, что не только для крупных языковых сообществ, но даже для национальных меньшинств многоязычие будет все же предпочтительным вариантом развития дальнейших глобализационных процессов [20, с. 256]. Глобальное одноязычие на основе английского арго, по мнению Е. М. Солнцева, снизит уровень культуры международного общения, затруднит взаимопонимание и породит дополнительные расходы, а также будет способствовать стандартизации мышления, что является недопустимым в быстро меняющихся условиях современных международных реалий, требующих комплексного подхода к решению возникших и возникающих проблем [21, с. 141].

Таким образом, современные гуманитарные научные исследования проблематики полиязычия фиксируют его влияние на глобализационные интеграционные процессы [22]. В то же время для подавляющего большинства теоретических и прикладных исследований характерна акцентировка на изучении распространения языка как компонента влияния той или иной культуры или цивилизации [23—30]. Зачастую данный аспект на практике приводит к «конфликтному» нарративу анализа взаимодействия и использования языков [31; 32]. Так, один из наиболее

распространенных подходов к анализу языков рассматривает соотношение родного и выученного языков через призму ассимиляции/сохранения культуры.

Подобная концептуальная рамка, например, была реализована в исследованиях советолога и американского демографа Брайана Сильвера [33; 34] и заключалась в вычислении коэффициента двуязычия (КД) и индекса языковой ассимиляции (ИЯА). Подход предполагал выбор какой-либо этнической группы (народ или нация), в отношении представителей которых высчитывались показатели КД и ИЯА. Примечательно, что данные индексы были разработаны специально для оценки межнациональной политики и измерения уровня двуязычия в СССР и рассматривают на имплицитном уровне соотношение языков как процессы вытеснения или поглощения национальных (этнических) языков со стороны официального языка.

Глобализационные и антиглобализационные тенденции, которые, очевидно, борются друг с другом в рамках человечества последние несколько десятилетий требуют разработки альтернативных методологических и концептуальных подходов, которые бы не исходили в своих базовых посылах из крайних форм конфронтации культур [35; 36]. Одним из таких подходов, по нашему мнению, выступает подход к анализу взаимодействия языков через призму их конкуренции или конвергенции. Для его реализации мы предлагаем три взаимосвязанных показателя [37; 38]. Первый направлен на оценку уровня взаимопроникновения языков, их одновременного использования человеком — показатель уровня полиязычности. Второй — на оценку уровня полиязычности — коэффициент полиязычия. Третий — на анализ и оценку свободы конкуренции языков в том или ином регионе — показатель уровня языковой монополизации.

Мы исходим из того, что свобода конкуренции языков в большей степени способна обеспечить человеку право выбора тех из них, которые он хочет и способен изучить для обеспечения максимально комфортной личной жизни и профессионального развития. Одновременно с этим важно иметь показатель, способный эффективно выявлять тенденцию к росту или снижению количества языков, которыми владеют люди в реальной жизни. Данный показатель позволит оценить влияние глобализации или деглобализации на уровень личностного и психического развития человека через призму динамики его полиязычности.

Все мы хорошо помним, что в конце XIX — начале XX века образованные люди владели более чем двумя языками и во всех университетах западной цивилизации изучались как минимум государственный язык, языки международного общения и латынь как язык науки. Однако называть тот период глобализацией было бы преувеличением. С другой стороны, вторая половина XX века и особенно первые полтора десятилетия XXI века практически во всех источниках обозначались как период становления глобальной человеческой цивилизации, как период глобализации социально-экономических отношений [41 — 43].

В связи с этим интересно посмотреть, как менялось соотношение владения языками и их конкуренция в тех или иных регионах мира. Особый интерес вызывает оценка данных процессов в Балтийском регионе, в котором, с одной стороны, присутствуют все общемировые тенденции миграции и глобализации, с другой — отмечаются традиционно высокие стандарты жизнедеятельности граждан и по-разному реализованные подходы к ценности мультикультурализма.

Инструментарий исследования

Для измерения уровня языковой интеграции мы разработали модификацию показателя, предложенного Б. Сильвером. В рамках данной модификации на уровне концепции мы отказались от использования показателя уровня ассимиляции как направленного на оценку поглощения одной культурной средой другой культуры в пользу акцента на измерение доли населения, владеющей различным количе-

ством языков. По нашему мнению, это позволит выйти на оценку распространения полиязычности в том или ином обществе или, как в случае с целью данной статьи, в регионе мира. Исходя из данных исследований психологов, нами были выделены четыре основных параметра владения языками:

- 1) монолингвы (*МЛ*) — лица, владеющие только одним языком;
- 2) билингвы (*БЛ*) — лица, владеющие двумя языками;
- 3) трилингвы (*ТЛ*) — лица, владеющие тремя языками;
- 4) полилингвы (*ПЛ*) — лица, владеющие четырьмя и более языками.

Исследования лингвистов и психологов показывают, что начиная с четырех основных языков у человека формируется особая компетенция, благодаря которой время на изучение нового языка существенно сокращается, а мышление становится мультикультурным.

Данное концептуальное изменение позволяет построить индекс языковой интеграции:

$$ИЯИ = -\frac{1}{3} + \{(ПЛ \cdot 4) + (ТЛ \cdot 3) + (БЛ \cdot 2) + (МЛ \cdot 1)\} : 300.$$

Показатели МЛ, БЛ, ТЛ и ПЛ берутся в процентном отношении к общей численности исследуемого населения. Каждой выделяемой группе присваивается коэффициент: монолингвам — 1, билингвам — 2, трилингвам — 3 и полилингвам — 4. Таким образом, чем больше население государства знает языков, тем выше его коэффициент. В результате вычислений по предлагаемой формуле получается значение в пределах от 1 до 0. Чем ближе этот результат к 1, тем выше показатель индекса языковой интеграции исследуемого населения, т. е. выше языковая вариативность исследуемого населения и большим количеством языковых возможностей для общения указанное население обладает.

Помимо расчета индекса языковой интеграции в работе будет использоваться показатель уровня полиязычности, обозначенный как коэффициент полиязычия. Данный показатель рассчитывается как сумма в процентах долей БЛ, ТЛ и ПЛ:

$$КП = БЛ + ТЛ + ПЛ.$$

Для оценки уровня свободы языковой конкуренции в рамках Центра психолого-экономических исследований был разработан еще один показатель к измерению использования языков населением и отдельными его группами в различных сферах общения на основе формулы расчета индекса рыночной монополизации Херфиндаля — Хиршмана [44]. Разработанный американскими учеными индекс традиционно используется в экономических исследованиях для оценки конкуренции и степени монополизации в различных отраслях экономики. Особенность нашей модификации заключается в переносе индекса Херфиндаля — Хиршмана в сферу употребления языка. Сферы общения, сферы употребления языков предлагается обозначить как «рынок языков». Таким образом, учету подлежат не доли проданных товаров, а доли используемых языков. В связи с этим предлагается понятие Индекса языковой монополизации (ИЯМ), который рассчитывается из сумм квадратов долей языков, применяемых в исследуемой группе (рынок языка) в определенный период времени (бюджет времени), и имеет следующий вид:

$$ИЯМ = Я_1^2 + Я_2^2 + \dots + Я_n^2,$$

где Я — это доли используемых языков, а n — общее количество языков. Итоговое значение варьируется от 0 до 1, или от 1000 до 10 000 (если считать доли в %).

Чем ближе значение к 1 (10 000), тем меньше конкуренция между языками и тем, соответственно, более монополизированным является положение какого-то из языков. Чем ближе значение к 0, тем сильнее конкуренция между ними, т. е. тем большее количество языков используется на рынке языка (в выбранной исследу-

емой группе, сфере общения и т. д.). Применительно к анализу товарных рынков в экономических исследованиях выделены следующие пороговые значения данных индексов:

- 1) высококонцентрированные рынки: в диапазоне $1801 < \text{ИЯМ} < 10\,000$;
- 2) умеренноконцентрированные рынки: в диапазоне $1001 < \text{ИЯМ} < 1800$;
- 3) низкоконцентрированные (высококонкурентные) рынки: в диапазоне $\text{ИЯМ} < 1000$;

В качестве основы для расчета индексов нами были использованы данные Евростата¹, Евробарометра² и официальных органов статистики стран Балтийского региона³. Данные по РФ по вышеуказанным причинам не анализировались.

Механизм расчета индексов полностью соответствовал методике, опубликованной в наших предыдущих работах [37; 38].

Результаты исследования

Индекс языковой интеграции показывает соотношение среди жителей региона тех, кто владеет и использует в своей коммуникации один (монолингвы) или несколько языков (билингвы, трилингвы и полилингвы). При этом значения индекса до 0,330 означают доминирование монолингвов, а значения, превышающие 0,5, — существенное распространение более двух языков в той или иной стране или регионе.

Данные, представленные в таблице 2, показывают, что в целом Европейский союз с 2000 по 2016 год балансирует на грани доминирования монолингвов в общей структуре населения (максимальные значения только двух годов — 2011-го и 2016-го — превышают значения 0,332), что указывает на двуязычное пространство коммуникации, в котором национальный (официальный, государственный) язык соседствует с языком межнациональной коммуникации при явном доминировании первого в каждой из стран, входящих в анализируемое объединение государств. Одновременно с этим страны Балтийского региона в отличие от ЕС в целом устойчиво располагаются по уровню языковой интеграции в диапазоне от 0,39 до 0,54, т. е. в зоне полиязычности как нормы для их населения.

¹ *Number of foreign languages known (self-reported) by sex* (Last update: 07.03.2019)// Eurostat. URL: http://appsso.eurostat.ec.europa.eu/nui/show.do?dataset=edat_aes_l21 (дата обращения: 21.09.2019).

² *Report “Europeans and languages”*. Eubarometer 54 special produced by INRA (EUROPE) European Coordination Office S. A. for The Education and Culture Directorate-General managed and organized by The Education and Culture Directorate-General Unit «Centre for the citizen — Analysis of public opinion», 2001; *Europeans and their Languages*. Special Eurobarometer 243 / Wave 64.3 — TNS Opinion & Social. European Commission, 2006; *Special note on Europeans and Languages*. Special Eurobarometer 237 — Wave 63.4 — TNS Opinion & Social. European Commission, 2006; *Report “Europeans and their Languages”*. Special Eurobarometer 386 / Wave EB77.1. Conducted by TNS Opinion & Social at the request of Directorate-General Education and Culture, Directorate-General for Translation and Directorate-General for Interpretation. Survey co-ordinated by the European Commission, Directorate-General for Communication (DG COMM “Research and Speechwriting” Unit), 2012; *Annexes to the Report “Europeans and their Languages”*. Technical specifications. Special Eurobarometer 386 / Wave EB77.1. Conducted by TNS Opinion & Social at the request of Directorate-General Education and Culture, Directorate-General for Translation and Directorate-General for Interpretation. Survey co-ordinated by the European Commission, Directorate-General for Communication (DG COMM “Research and Speechwriting” Unit), 2012.

³ *Results of the 2000 Population and Housing census in Latvia*. Collection of statistical data. Riga: Central Statistical Bureau of Latvia, 2002; *Annexes to the Report “Europeans and their Languages”*. Technical specifications. Special Eurobarometer 386 / Wave EB77.1. Conducted by TNS Opinion & Social at the request of Directorate-General Education and Culture, Directorate-General for Translation and Directorate-General for Interpretation. Survey co-ordinated by the European Commission, Directorate-General for Communication (DG COMM “Research and Speechwriting” Unit), 2012; *2000 Population and Housing Census*. II. Citizenship, Nationality, Mother Tongue and Command of Foreign Languages. Tallinn: Statistical Office of Estonia, 2001.

Таблица 2

Динамика индекса языковой интеграции с 2000 по 2016 год

Государство	2000	2005	2007	2011	2012	2016
ЕС	0,246	0,317	0,317	0,352	0,297	0,342
Балтийский регион (без РФ), в том числе:	0,394	0,485	0,508	0,546	0,477	0,541
Швеция	—	0,517	0,550	0,609	0,500	0,555
Финляндия	—	0,463	0,633	0,733	0,497	0,712
Дания	—	0,613	0,512	0,622	0,567	0,620
Латвия	0,380	0,533	0,540	0,558	0,573	0,568
Литва	0,346*	0,530	0,614	0,553	0,540	0,541
Эстония	0,457	0,570	0,543	0,578	0,537	0,606
ФРГ	—	0,340	0,369	0,418	0,340	0,421
Польша	—	0,310	0,302	0,297	0,263	0,306

Примечание: * по Литве приведены данные за 2001 год.

Нетрудно увидеть по представленным в таблице 2 показателям ИЯИ, что наименьшей языковой интеграцией из стран Балтийского региона обладают ФРГ и Польша, которые, среди прочего, обладают наибольшим количеством населения и располагаются на южном берегу Балтийского моря. Западный и северный берега Балтийского моря, наоборот, характеризуются как минимум двуязычной структурой с тенденцией к переходу к трехязычию. Отдельные тенденции демонстрируют Эстония, Латвия и Литва (условно — восточный берег Балтийского моря). Данные государства за период движения в сторону членства в ЕС совершили скачок от билингвальной (государственный и русский либо государственный и английский языки) к трилингвальной структуре (государственный, русский, английский языки). Очевидно, что это произошло за счет роста использования государственного и английского языков соответственно.

Мы видим, что Балтийский регион не только опережает общий уровень ЕС по количеству и качеству используемых языков, но и демонстрирует тенденцию к более быстрому росту полиязычности (рис. 1).

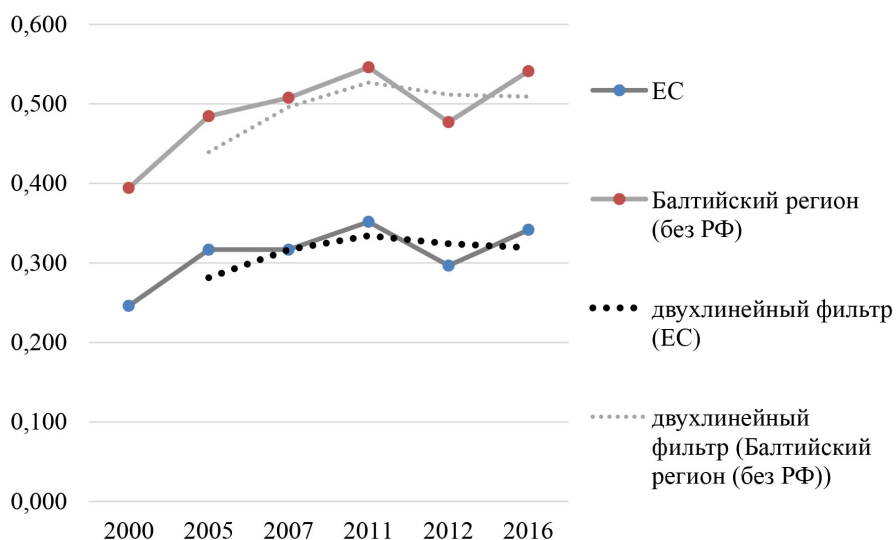


Рис. 1. Динамика языковой интеграции в Балтийском регионе и ЕС с 2000 по 2016 год (по ИЯИ)

Тем самым, можно утверждать, что динамика языковой интеграции, представленная на рисунке 1, демонстрирует тот факт, что Балтийский регион в Европейском союзе является своеобразным драйвером полиязычия. Можно предположить наличие и других драйверов полиязычия в Европе, например в такой роли может выступать Балканский регион. Однако высказанное предположение нуждается в проведении самостоятельного исследования и выходит за рамки настоящей статьи.

При этом структура самого Балтийского региона по значениям индекса языковой интеграции неоднородна (рис. 2).

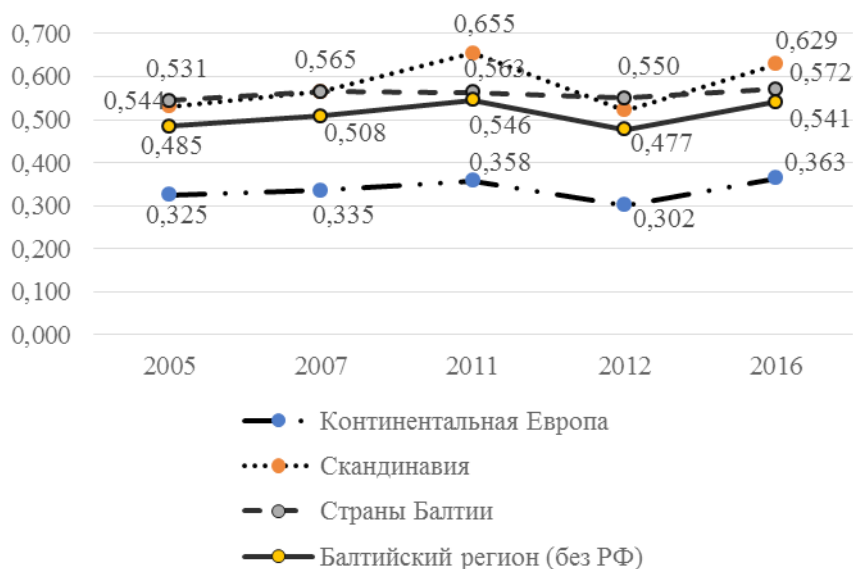


Рис. 2. Динамика языковой интеграции в Балтийском регионе по группам стран с 2005 по 2016 год (по ИЯИ)

Если страны Балтии (Латвия, Литва, Эстония), совершив рывок в языковой интеграции за период подготовки к вступлению в ЕС (с 2000 по 2005 год), стабилизировали значения показателя на уровень 0,55-0,57, то Скандинавия демонстрирует циклические колебания в диапазоне от 0,53 до 0,65.

Цикличность колебаний в Швеции, Финляндии и Дании, по всей видимости, связана с миграционными потоками. Рост данных потоков снижает общий уровень полиязычности, их стабилизация дает возврат и даже рост значений индекса. Польша и ФРГ, наоборот, демонстрируют устойчивое билингвальное положение, что свидетельствует о достаточно серьезной ориентации большинства граждан данных государств на стремление к языковой ассимиляции мигрантов.

Для проверки высказанных выше предположений была проанализирована динамика коэффициента полиязычия в 2000-2016 годах (табл. 3). Данный показатель отражает, как мы отмечали выше, долю населения страны или региона, владеющего более чем одним языком.

Как и в случае с данными по ИЯИ, показатели КП по Балтийскому региону выше, чем по ЕС в целом (табл. 3). Так, например, в 2000 году коэффициент по Балтийскому региону составлял 0,793, что более чем в 1,6 раза выше соответствующего показателя по ЕС (0,486). К концу анализируемого периода разница КП уменьшилась до 1,4 раза. Интересно, что сокращение разрыва между значением коэффициента полиязычия произошло на фоне роста его значений как в ЕС, так и в Балтийском регионе. Следовательно, несмотря на то, что доля лиц в Балтийском ре-

гионе, владеющих более чем одним языком, по-прежнему выше, чем в ЕС, следует отметить, что уровень полиязычности в ЕС в целом рос с 2000 по 2016 год быстрее, чем в Балтийском регионе.

Таблица 3

Динамика коэффициента полиязычия с 2000 по 2016 год

Государство	2000	2005	2007	2011	2012	2016
ЕС	0,486	0,560	0,631	0,658	0,540	0,646
Балтийский регион (без РФ), в том числе:	0,793	0,809	0,850	0,870	0,806	0,891
Швеция	—	0,900	0,950	0,918	0,910	0,966
Финляндия	—	0,690	0,839	0,918	0,750	0,921
Дания	—	0,880	0,879	0,941	0,890	0,957
Латвия	0,908	0,950	0,949	0,949	0,950	0,957
Литва	0,706	0,920	0,976	0,973	0,920	0,956
Эстония	0,764	0,890	0,863	0,855	0,870	0,912
ФРГ	—	0,670	0,715	0,785	0,660	0,787
Польша	—	0,570	0,627	0,619	0,500	0,670

Среди стран региона в 2016 году Швеция продемонстрировала самый высокий показатель КП, а Польша – самый низкий (0,966 и 0,670 соответственно). В целом можно говорить о наличии двух устойчивых тенденций в исследуемый период: страны Балтии и Скандинавского полуострова демонстрируют циклические колебания изначально высоких уровней показателей КП, в то время как Польша и ФРГ имеют в составе своего населения меньшие доли лиц, владеющих более чем одним языком. При этом для последних характерна меньшая амплитуда колебаний значений коэффициента.

На рисунке 3 можно заметить взаимозависимость между показателями ИЯИ и КП по Европейскому союзу в целом и по Балтийскому региону. Можно говорить о наличии прямой зависимости между общей долей лиц, владеющих более чем одним языком, и общими показателями языковой интеграции. Так, на рисунке 3 отчетливо видно, что чем выше будет КП, тем выше итоговый показатель ИЯИ и наоборот.

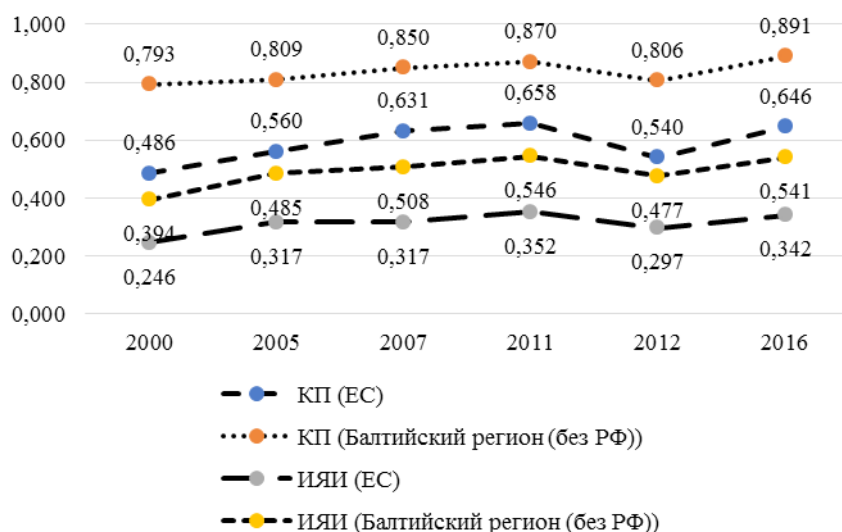


Рис. 3. Динамика коэффициента полиязычия и индекса языковой интеграции в ЕС и Балтийском регионе с 2000 по 2016 год

Эта зависимость в целом, носит очевидный характер даже на инструментальном уровне, однако несмотря на близость технологии расчета двух показателей в целом их динамика носит близкий, но не идентичный характер (рис. 3). Так, в Балтийском регионе кривая значений коэффициента полиязычия более пологая, чем кривая значений индекса языковой интеграции, а в ЕС — наоборот. Разный характер кривых указывает на тот факт, что если в Балтийском регионе доля лиц, владеющих и использующих более чем один язык в целом стабильно высока, то в ЕС именно переход из монолингвов в билингвы и наоборот выступает главным фактором изменений «языкового рынка». Это означает, что колебания языковой интеграции в Балтийском регионе обеспечиваются в первую очередь за счет изменения соотношения долей населения с тремя и четырьмя языками, во вторую — миграционными процессами. Причем последние, по-видимому, происходят через дополнение государственного языка той или иной страны региона в языковом бюджете мигранта к уже сформированной у последнего билингвальности (родной и английский или родной и немецкий языки).

В ЕС в целом же в отличие от Балтийского региона основные изменения связаны с колебаниями полиязычности, а не с языковой интеграции. Это подтверждает позицию, согласно которой в южной части Европейского союза более активными темпами идет рост межкультурной коммуникации, который имеет под собой меньший стартовый уровень, чем в регионе Балтийского моря.

Данные по динамике коэффициента полиязычия по различным подгруппам государств Балтийского региона, представленные на рисунке 4, показывают, что предположение о принципиальной трилингвальности населения Эстонии, Латвии и Литвы, высказанное выше, справедливо.

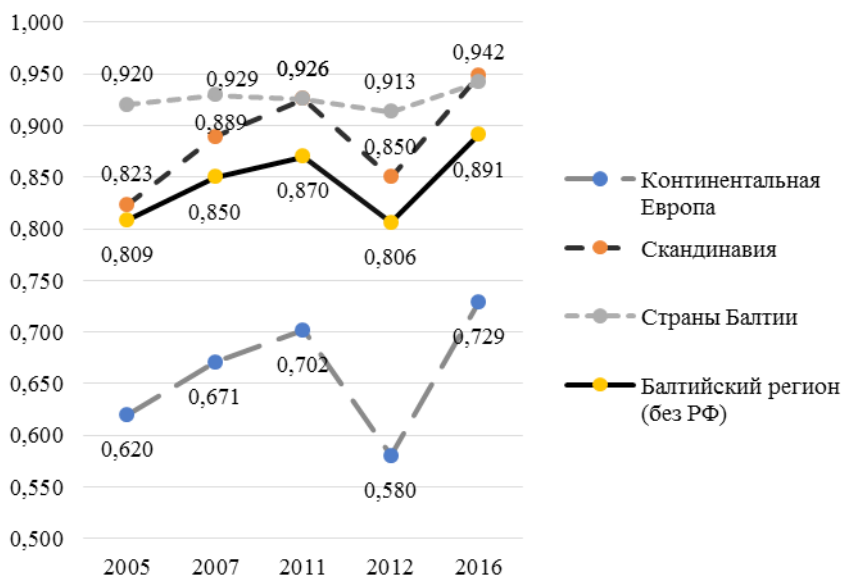


Рис. 4. Структура динамики коэффициента полиязычности у разных групп стран Балтийского региона с 2005 по 2016 год

Именно страны Балтии демонстрируют близкие к максимальным значения полиязычности, тогда как страны южного берега Балтийского моря (ФРГ и Польша), наоборот, практически на 50% обладают монолингвальным и билингвальным населением.

Интересно, что резкое снижение коэффициента полиязычия, произошедшее в 2012 году, практически не затронуло бывшие прибалтийские республики. В то же время в данном году ФРГ и Польша продемонстрировали наименьший показатель коэффициента полиязычия, который был даже ниже значения 2005 года.

В целом общие тенденции «языкового рынка» Балтийского региона заключаются в последовательном росте полиязычности и языковой интеграции. Возникает вопрос: происходит ли это за счет роста использования какого-либо одного языка (например, английского) или же за счет усиления контактов между жителями разных государств на базе использования языков друг друга? Или, другими словами, экономическая и политическая интеграция приводит к росту монополии какого-либо языка или, наоборот, обеспечивает тенденцию к формированию высококонкурентной языковой среды?

Расчет показателя монополизации мы смогли осуществить только по двум годам: 2005-му и 2012-му — в связи с дефицитом первичных данных по другим периодам.

На рисунке 5 представлены данные о соотношении уровня языковой монополизации в целом по ЕС и в Балтийском регионе. Нетрудно заметить, что в обоих случаях можно говорить о «высококонцентрированном языковом рынке», а также о тенденции к росту концентрации.

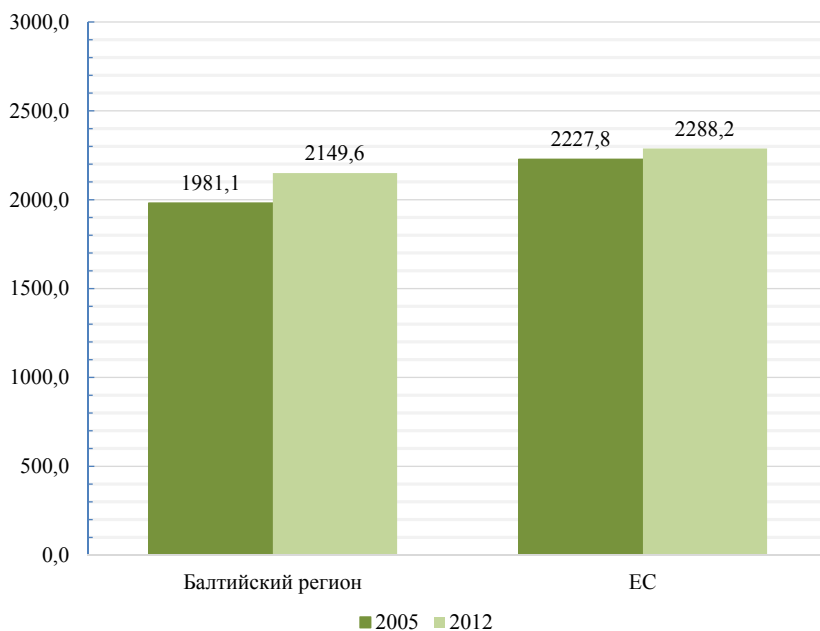


Рис. 5. Соотношение уровней языковой монополизации Балтийского региона и Европейского союза в 2005 и 2012 годах

При этом более быстрыми темпами растет языковая монополизация именно в Балтийском регионе (на 8,5% за семь лет), тогда как в ЕС она за этот же период практически не изменилась (рост на 2,7%). В то же время общий уровень концентрации в ЕС выше, чем в Балтийском регионе.

При сопоставлении всех трех рассматриваемых в настоящей статье показателей получается интересная картина. С одной стороны, Балтийский регион выступает драйвером языковой интеграции и сектором высокоразвитой полиязычности, с другой — рост данных показателей происходит не за счет диверсификации языков, а за счет их концентрации.

Одновременно с этим Европейский союз в целом показывает относительно низкий уровень языковой интеграции и полиязычности. При этом тенденция к росту и первого и второго показателей также ведет только к росту концентрации языков.

В расчете по отдельным странам Балтийского региона картина становится еще более интересной (рис. 6).

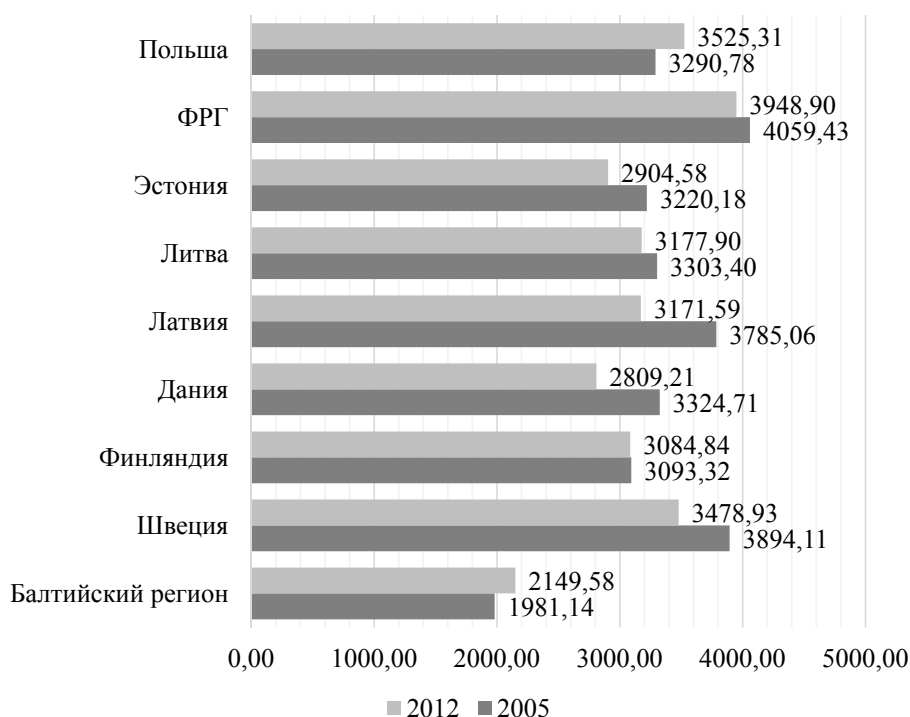


Рис. 6. Соотношение уровней языковой монополизации по странам Балтийского региона в 2005 и 2012 годах

Если в целом по региону уровень монополизации вырос только до 2150, что, конечно же, свидетельствует о высококонцентрированном языковом рынке (порог высококонцентрированного рынка — 1801 балл), но до среднеконцентрированного состояния — всего 350 баллов, то все страны региона, взятые по отдельности, имеют показатели монополизации в диапазоне от 2800 до 4060, т.е. более чем на 1000 пунктов превышающих среднеконцентрированное состояние «языкового рынка».

Тем самым можно говорить о том, что в целом регион значительно менее монополизирован в языковой сфере, чем каждая отдельная страна.

Нельзя сказать, что этот результат нельзя было ожидать. Действительно, в случае если мы говорим об экономической и политической интеграции, это на практике означает уменьшение доминирования национальных языков в пользу усиления тех языков, которые выступают средством межкультурной коммуникации.

Таким образом, наблюдаемая на рисунке 6 картина свидетельствует о том, что в целом интеграционные процессы ведут к последовательному выравниванию уровня языковой монополизации внутри отдельных стран и в регионе интеграции. В то же время мы видим, что данные процессы для каждой из стран носят разнонаправленный характер. Так, если в Польше, как и в регионе в целом, наблюдается рост монополизации, то в других странах региона идет снижение монополизации.

По всей видимости, нетипичная для региона ситуация в Польше в значительной мере определяется реальной языковой политикой, проводимой в данной стране и направленной на уменьшение доли использования всех других языков, кроме польского, немецкого и английского. Тогда как в других странах региона реализу-

ется курс на полиязычность населения. Несмотря на это, общая тенденция налицо. Тенденция к росту языковой монополизации в регионе сопровождается снижением концентрации на внутригосударственных языковых рынках.

Для более детального анализа происходящих процессов мы составили две аналитические таблицы (табл. 4, 5). В них представлены только те языки, доля использования которых 10% и выше.

Таблица 4

Лидеры «языкового рынка» в странах Балтийского региона в 2005 году, %

Государство	Язык 1	Язык 2	Язык 3	Язык 4	Всего
Балтийский регион	Немецкий (31,36)	Английский (23,48)	Польский (14,08)	—	68,92
Швеция	Шведский (47,31)	Английский (39,70)	—	—	87,01
Финляндия	Финский (44,79)	Английский (24,41)	Шведский (21,02)	—	90,22
Дания	Датский (44,61)	Английский (34,25)	—	—	78,86
Латвия	Русский (43,03)	Латышский (42,79)	—	—	85,82
Литва	Литовский (41,11)	Русский (36,46)	—	—	77,57
Эстония	Эстонский (41,11)	Русский (36,46)	Английский (12,15)	—	89,72
ФРГ	Немецкий (55,35)	Английский (27,68)	—	—	83,03
Польша	Польский (51,66)	Русский (13,86)	Английский (12,46)	—	77,98

Таблица 5

Лидеры «языкового рынка» в странах Балтийского региона в 2012 году, %

Государство	Язык 1	Язык 2	Язык 3	Язык 4	Сумма
Балтийский регион	Немецкий (32,84)	Английский (27,84)	Польский (13,67)	—	74,35
Швеция	Шведский (42,27)	Английский (39,09)	Немецкий (11,82)	—	93,18
Финляндия	Финский (40,69)	Английский (30,30)	Шведский (21,21)	—	92,20
Дания	Датский (36,50)	Английский (32,70)	Немецкий (17,87)	—	87,07
Латвия	Латышский (37,55)	Русский (37,15)	Английский (18,18)	—	92,88
Литва	Литовский (40,35)	Русский (35,09)	Английский (16,67)	—	92,11
Эстония	Эстонский (35,24)	Русский (33,04)	Английский (22,03)	—	90,31
ФРГ	Немецкий (53,59)	Английский (30,94)	—	—	84,53
Польша	Польский (53,98)	Английский (18,75)	Немецкий (10,80)	Русский (10,22)	93,75

Данные, представленные в таблице 4, демонстрируют высокую концентрацию «рыночной власти» на «языковом рынке» в государствах Балтийского региона. По аналогии с экономическим анализом товарных рынков по всем странам региона можно говорить о языковой дуополии или монополии. Причем дуополия наблюдается в Эстонии, Латвии, Швеции, Дании и Литве. Если в бывших прибалтийских республиках СССР это объясняется ролью русского языка в недавнем прошлом как государственного, то в Швеции и Дании, по всей видимости, объяснением выступает наличие высокой интегрированности шведской и датской экономик с экономикой Великобритании, Канады и США.

В остальных странах Балтийского региона в 2005 году наблюдается фактически монополия официального государственного языка.

К 2012 году картина в целом поменялась (табл. 5). Все государства региона перешли к модели «языкового рынка» с тремя лидерами (в 2005 году такая модель была только у 40% государств). Польша, которая, как мы видели выше, демонстрирует контртенденцию по уровню монополизации по отношению к другим странам Балтийского региона, вообще перешла к модели с четырьмя лидерами.

Дуополия, как и в 2005 году, наблюдается в Швеции, Дании, Литве. Языковая монополия сохранилась в ФРГ и Польше. Эстония и Латвия от дуополии перешли к модели «трех языковых лидеров», причем данный переход произошел за счет снижения доли русского языка и роста доли английского. В Польше, невзирая на сохранившуюся монополию, существенно нарастили свои конкурентные позиции английский и немецкий языки.

Тем самым можно предварительно говорить о том, что развитие экономических и политических интеграционных процессов не ведет напрямую к монополии языка межкультурной коммуникации, хотя и существенно повышает спрос на него. Скорее, можно говорить о том, что интеграционные процессы повышают спрос на те языки, которые связаны с наиболее развитыми товарными рынками, особенно с рынком труда.

Заключение

Проведенный анализ Балтийского региона с позиции расчета трех взаимосвязанных показателей: индекса языковой интеграции, коэффициента полиязычия и индекса языковой монополизации — позволяет выйти на оценку влияния глобализации и экономико-политической интеграции на состояние «рынка языков». В связи с этим основное сопоставление проводилось по линии сравнения динамики параметров «языкового рынка» Балтийского региона и Европейского союза.

В целом лингвальная структура населения Европейского союза в наблюдаемый период характеризовалась преобладанием монолингвов и билингвов, в то время как Балтийский регион отличается большей полилингвальностью и доминированием билингвов и трилингвов. Изменение соотношения между названными группами населения в виде циклических колебаний определялось, по всей видимости, миграционными процессами и качеством проводимой миграционной политики. Некоторым исключением выступили Латвия, Литва и Эстония, динамика изменения языковой интеграции и полиязычности которых была стабильной и не характеризовалась резкими скачками. Можно сделать предварительный вывод о том, что участие государств в интеграционных процессах является фактором, способствующим росту полиязычности населения. По крайней мере это справедливо для Балтийского региона в исследуемый период времени, а также для каждой из входящих в него стран. На примере Балтийского региона можно предположить, что интеграционные процессы в языковом измерении могут характеризоваться коммуникативной вариативностью и расширением возможностей для выбора языка общения.

В самом общем виде можно утверждать, что развитие интеграционных объединений ведет не к формированию языка-гегемона, а к усилению и взаимопроникновению языков ведущих экономических государств в рамках данных объединений. Именно развитость товарных рынков тех или иных государств и привлекательность их рынков труда выступают основным фактором, детерминирующим динамику спроса на тот или иной язык.

Одновременно с этим можно констатировать и наличие двух гетерохронных процессов в рамках развития высокоинтегрированных надгосударственных объединений: а) тенденции к росту монополизации «языкового рынка» интеграционного объединения и «языковых рынков» субрегионов данного объединения; б) тенденции к снижению монополизации на внутригосударственных «языковых рынках» стран — участниц данного объединения. Более того, можно выдвинуть предположение о наличии тенденции к выравниванию уровня концентрации внутригосударственных «языковых рынков» и «языковых рынков» субрегионов и интеграционного объединения в целом. По крайней мере процессы в Балтийском регионе с 2000 по 2016 год демонстрируют подобное развитие событий. Для оценки того, является ли эта тенденция общей, или же она справедлива только для анализируемого региона, необходима реализация схожих исследований по другим субрегионам Европейского союза, а в идеале — и в рамках оценки других интеграционных объединений (прежде всего НАФТА).

Отдельной важной задачей выступает изучение прибалтийских регионов Российской Федерации (Калининградской, Ленинградской областей и Санкт-Петербурга) с помощью данной методики. Только после ее решения станет возможным провести комплексный анализ трендов развития Балтийского макрорегиона. К сожалению, на сегодняшний день отсутствие исходных данных не позволяет это сделать на научно-объективной основе.

Вышеизложенное позволяет заключить, что динамика конкуренции языков в значительной степени определяется объективным уровнем социально-экономического развития стран и только затем — языковой политикой современных государств. Особенно разница в результативности первого и второго факторов очевидна там, где языковая политика исходит из концепции противодействия, ассимиляции, «мягкой силы», а не учета реального спроса на те или иные языки.

Статья подготовлена в рамках проекта № 19-011-00328 А «Разграничение предметов ведения и полномочий в Российской Федерации как конституционная форма выбора федеральным центром экономического поведения: проблемы реформирования» и выполнена на базе Международной лаборатории, созданной при поддержке Мегагранта Правительства РФ № 14.W03.31.0027.

Список литературы

1. Нье J. S. *Soft Power: The Means to Success in World Politics*. Public Affairs, 2004.
2. Наумов А. О. «Мягкая сила» и «умная сила». Внешнеполитический опыт США // *Стратегия России*. 2016. № 1. С. 57—64.
3. Наумов А. О. «Мягкая сила» и «умная сила». Внешнеполитический опыт США // *Стратегия России*. 2016. № 2. С. 65—76.
4. Потебня А. А. *Мысль и язык*. Киев, 1993.
5. Выготский Л. С. *Мышление и речь*. М., 2007.
6. Леонтьев А. Н. *Проблемы развития психики* : монография. 4-е изд. М., 1981.
7. Леонтьев А. А. *Путешествие по карте языков мира*. 2-е изд. М., 1990.
8. Аюпова Л. Л., Ибрагимова В. Л. Содержание понятия «языковая ситуация» в отечественной и зарубежной литературе // *Решение национально-языковых вопросов в современном мире. Страны СНГ и Балтии* / под ред. Е. П. Чельшева. М., 2010. С. 81—90.

9. *Крючкова Т. Б.* О понятийно-терминологическом аппарате описания языкового состояния // Решение национально-языковых вопросов в современном мире. Страны СНГ и Балтии / под ред. Е. П. Чельшева. М., 2010. С. 63—80.
10. *Хашимов Р. И.* Языковая политика и этносоциоллингвистические термины и понятия // Решение национально-языковых вопросов в современном мире. Страны СНГ и Балтии / под ред. Е. П. Чельшева. М., 2010. С. 91—101.
11. *Тарасов И. Н.* Инструменты этнической политики в Латвии // Южно-российский журнал социальных наук. 2019. Т. 20, № 2. С. 34—44. doi: 10.31429/26190567-20-2-34-44.
12. *Казак Е. А., Клименко О. К.* Язык в глобальном контексте: Северная Америка сегодня как культурно-языковой феномен : сб. обзоров. М., 2013.
13. *Марусенко М. А.* Языковая политика Европейского союза: институциональный, образовательный экономический аспекты. СПб., 2014.
14. *Трошина Н. Н.* Немецкий язык в современной Европе (научно-аналитический обзор) // Языковая ситуация в Европе начала XXI века : сб. обзоров. М., 2015. С. 102—121.
15. *Трошина Н. Н.* Языковая ситуация в Европе в эпоху глобализации // Языковая ситуация в Европе начала XXI века : сб. обзоров. М., 2015. С. 5—13.
16. *Кирилина А. В.* Лингвофилософская рефлексия в эпоху глобализации // Языковая ситуация в Европе начала XXI века : сб. обзоров. М., 2015. С. 122—135.
17. *Ammon U.* Die Stellung der deutschen Sprache in der Welt. B. ; N.Y., 2014.
18. *Ammon U.* Thesen zur Abträglichkeit der EU-Sprachenpolitik für Deutsch als Fremdsprache, Der Sprachdienst. 2009. H. 1. S. 16—19.
19. *Devlin K.* Speaking the national language at home is less common in some European countries: update 2020, Pew Research Centre. URL: <https://www.pewresearch.org/fact-tank/2020/01/06/speaking-the-national-language-at-home-is-less-common-in-some-european-countries/> (дата обращения: 06.08.2020).
20. *Штейнке К.* Глобализация — регионализация и лингвистика / пер. с нем. // Глобализация — этнизация: Этнокультурные и языковые процессы. М., 2006. Кн. 1. С. 249—258.
21. *Солнцев Е. М.* Французский язык в современном мире (научно-аналитический обзор) // Языковая ситуация в Европе начала XXI века : сб. обзоров. М., 2015. С. 136—145.
22. *Akova S., Kantar G.* Globalization in the context of multiculturalism and ethnicity in the Western Balkans and intercultural communication // Journal of Public Affairs. 2020. Vol. 21, № 2. doi: 10.1002/pa.2185.
23. *Xiong T., Li Q. N., Hu G. W.* Teaching English in the shadow: identity construction of private English language tutors in China // Discourse-Studies in the cultural politics of education. 2020. doi: 10.1080/01596306.2020.1805728.
24. *He J.* A language-political and comparative Examination of the German Language in Japan, Korea and China Historical Overview, Present Situation and Future Perspectives // Muttersprache. 2020. Vol. 130, № 3—4. P. 216—234.
25. *Emmorey K., Mott M., Meade G. et al.* Lexical selection in bimodal bilinguals: ERP evidence from picture-word interference // Language Cognition and Neuroscience. 2020. doi: 10.1080/23273798.2020.1821905.
26. *Sarkis J. T., Montag J. L.* The effect of lexical accessibility on Spanish-English intra-sentential codeswitching // Memory & Cognition. 2021. № 49. P. 163—180. doi: 10.3758/s13421-020-01069-7.
27. *Wong S. W.L., Cheung H., Zheng M. et al.* Effect of Twinning on Chinese and English Vocabulary Knowledge // Child Development. 2020. Vol. 12, № 6. P. 1886—1897. doi: 10.1111/cdev.13400.
28. *Mandal S., Best C. T., Shaw J., Cutler A.* Bilingual phonology in dichotic perception: A case study of Malayalam and English voicing // Glossa-A Journal of General Linguistics. 2020. Vol. 5, № 1:73. doi: 10.5334/gjgl.853.
29. *Saha S., Chakraborty N., Kundu S. et al.* Multi-lingual scene text detection and language identification // Pattern Recognition Letters. 2020. Vol. 138. P. 16—22. doi: 10.1016/j.patrec.2020.06.024.
30. *Sanjaume-Calvet M., Riera-Gil E.* Languages, secessionism and party competition in Catalonia: A case of de-ethnicising outbidding? // Party Politics. 2020. doi: 10.1177/1354068820960382.
31. *McDonald M., Kaushanskaya M.* Factors modulating cross-linguistic co-activation in bilinguals // Journal of phonetics. 2020. Vol. 81. doi: 10.1016/j.wocn.2020.100981.

32. *Malins J. G., Landi N., Ryherd K. et al.* Is that apibuorapibo? Children with reading and language deficits show difficulties in learning and overnight consolidation of phonologically similar pseudowords // *Developmental Science*. 2021. Vol. 24, № 2: 13023. doi: 10.1111/desc.13023.
33. *Silver B.* Methods of Deriving Data on Bilingualism from the 1970 Soviet Census // *Soviet Studies*. 1975. Vol. 27, № 4. P. 574—597.
34. *Хо Сун Чхол.* Языковая ситуация в России и других новых независимых государствах бывшего СССР: анализ данных Всесоюзной переписи населения 1989 г. // *Языки Российской Федерации и нового зарубежья. Статус и функции*. М., 2000. С. 381—391.
35. *Dauth W., Findeisen S., Suedekum J.* Adjusting to Globalization in Germany // *Journal of Labor Economics*. 2021. Vol. 39, № 1. doi: 10.1086/707356.
36. *Carbonell J. M.* Cross-Cultural Communication, Public Diplomacy and Soft Regulation in Global Society // *Trípodos*. 2018. Vol. 42. P. 11—20.
37. *Айрапетян А. С.* Математическая оценка динамики полиязычности в современном мире // *Психолого-экономические исследования*. 2019. № 3. С. 20—28.
38. *Неверов А. Н., Айрапетян А. С.* Языковые рынки и инструменты их анализа // *Психолого-экономические исследования*. 2019. № 2. С. 11—22.
39. *De Stefano C.* Reforming the Governance of International Financial Law in the Era of Post-Globalization // *Journal of International Economic Law*. 2017. Vol. 20, № 3. P. 509—533. doi: 10.1093/jiel/jgx029.
40. *Benocci B.* A twenty-five year transition. The forms of power and the alleged crisis of the nation-state in the contemporary age // *OASIS*. 2018. Vol. 28. P. 7—24. doi: 10.18601/16577558.n28.02.
41. *Badie B.* Exploring the New World // *New Perspectives on the International Order: No Longer Alone in This World*. 2019. P. 53—74. doi: 10.1007/978-3-319-94286-5_4.
42. *Beloshitzkaya V.* Democracy and Redistribution: The Role of Regime Revisited // *East European Politics and Societies*. 2019. Vol. 34, № 3. P. 571—590. doi: 10.1177/0888325419892063.
43. *Ballor G. A., Yildirim A. B.* Multinational Corporations and the Politics of International Trade in Multidisciplinary Perspective, Business and Politics. 2020. Vol. 22, № 4. P. 573—586. doi: 10.1017/bap.2020.14.
44. *Hirschman A.* National Power and the Structure of Foreign Trade. Berkely ; Los Angeles, 1945.

Об авторах

Александр Николаевич Неверов, доктор экономических наук, профессор, директор, Центр психолого-экономических исследований, Поволжский институт управления им. П. А. Столыпина РАНХиГС, Россия.

E-mail: neverov@ipei.ru

<https://orcid.org/0000-0003-4219-5291>

Антон Юрьевич Маркелов, доктор экономических наук, профессор, ведущий научный сотрудник, Центр психолого-экономических исследований, Поволжский институт управления им. П. А. Столыпина РАНХиГС, Россия.

E-mail: markelov@ipei.ru

<https://orcid.org/0000-0002-5118-3324>

Армен Самвелович Айрапетян, кандидат юридических наук, научный сотрудник, Центр психолого-экономических исследований, Поволжский институт управления им. П. А. Столыпина РАНХиГС, Россия.

E-mail: airapetian-as@ipei.ru

<https://orcid.org/0000-0002-3165-7019>

EVALUATING THE IMPACT OF INTEGRATION PROCESSES ON THE ETHNOPOLITICAL COMPETITION OF LANGUAGES IN THE BALTIC REGION

A. N. Neverov

A. Yu. Markelov

A. S. Airapetian

Stolypin Volga Region Institute of Administration RANEP
164 Moskovskaya ul., Saratov, 410012, Russia

Received 20 November 2020
doi: 10.5922/2079-8555-2021-3-4
© Neverov, A. N., Markelov, A. Yu.,
Airapetian, A. S. 2021

The impact of integration processes on language learning and usage is traditionally evaluated in the literature through the prism of sociolinguistics or soft power. This article proposes a new conceptual approach based on measuring various aspects of competition between languages. The language integration and monopolisation indices and the multilingualism coefficient serve as measurement tools. The approach is tested on the situation in the Baltic region of the EU. The article uses data from Eurostat, Eurobarometer, and the Baltic statistical offices to analyse the performance of Baltic language markets by assessing the impact of EU integration on the use of languages in the region. The findings show a growing tendency towards multilingualism in countries participating in integration associations. Integration bodies, however, do not give one language precedence over others but encourage the interpenetration of the languages of their leading economies. The main factor behind the demand for a language is the strength of commodity and labour markets in the country where it is spoken. The article concludes that close economic and political integration stimulates heterochronous processes in supranational associations. The first one is increasing monopolisation in the language market of the association and the language markets of its sub-regions. The second process is a decrease in monopolisation in national language markets.

Keywords:

Baltic region, language market, language integration, language monopolisation, polylingualism, competition between languages

References

1. Nye, J. S. 2004, *Soft Power: The Means to Success in World Politics*, Public Affairs, 191 p.
2. Naumov, A. O. 2016, "Soft power" and "Smart power". Foreign policy experience of USA, *Strategiya Rossii* [Russia's strategy], no. 1, p. 57–64 (In Russ.).
3. Naumov, A. O. 2016, "Soft power" and "Smart power". Foreign policy experience of USA, *Strategiya Rossii* [Russia's strategy], no. 2, p. 65–76 (In Russ.).
4. Potebnya, A. A. 1993, *Mysl' i yazyk* [Think and language], Kiev, SINTO, 192 p. (In Russ.).
5. Vygotskij, L. V. 2007, *Myshlenie i rech'* [Thought and oration], Moscow, Labirint, 350 p. (In Russ.).
6. Leont'ev, A. N. 1981, *Problemy razvitiya psihiki* [The problems of psychic progress].— 4-e izdanie, Mocov, 584 p. (In Russ.).
7. Leont'ev, A. A. 1990, *Puteshestvie po karte yazykov mira* [The trip on World language map], Moscow, Prosveshchenie, 144 p. (In Russ.).
8. Ayupova, L. L., Ibragimova, V. L. 2010, *Soderzhanie ponyatiya «yazykovaya situatsiya» v otechestvennoi izarubezhnoi literature* [The content of the concept of "language situation" in domestic and foreign literature], The decision of the national language issues in the modern world. CIS and Baltic Countries, Azbukovnik, p. 81–90 (In Russ.).
9. Kryuchkova, T. B. 2010, *O ponyatiino-terminologicheskom apparate opisaniya yazykovogo sostoyaniya* [On the conceptual and terminological apparatus for describing the language state], The decision of the national language issues in the modern world. CIS and Baltic Countries, Azbukovnik, p. 63–80 (In Russ.).

To cite this article: Neverov, A. N., Markelov, A. Yu., Airapetian, A. S. 2021, Evaluating the impact of integration processes on the ethnopolitical competition of languages in the Baltic Region, *Balt. Reg.*, Vol. 13, no 3, p. 58–77. doi: 10.5922/2079-8555-2021-3-4.

10. Khashimov, R. I. 2010, *Yazykovaya politika i etnosotsiolingvisticheskie terminy i ponyatiya* [Language policy and ethnosociolinguistic terms and concepts], The decision of the national language issues in the modern world. CIS and Baltic Countries, Azbukovnik, p. 91 — 101. (In Russ.)
11. Tarasov, I. N. 2019, Instruments of ethnic policy in Latvia, *Yuzhno-rossiiskii zhurnal sotsi-al'nykh nauk* [South Russian Journal of Social Sciences], vol. 20, no. 2, p. 34—44 (In Russ.).
12. Kazak, E. A., Klimenko, O. K. 2013, *Yazyk v global'nom kontekste: Severnaya Amerika segodnya kak kul'turno-yazykovoi fenomen* [Language in a global context: North America today as a cultural and linguistic phenomenon], Collection of reviews, 166 p. (In Russ.)
13. Marusenko, M. A. 2014, *Yazykovaya politika Evropeiskogo Soyuza: institucional'nyi, obrazovatel'nyi ekonomicheskii aspekty* [Language policy of the European Union: institutional, educational and economic aspects], Publishing house of the St. Petersburg University, 288 p. (In Russ.).
14. Troshina, N. N. 2015, The German language in modern Europe (scientific and analytical review). In: Troshina, N. N. (ed.) *Yazykovaya situatsiya v Evrope nachala XXI veka* [The linguistic situation in Europe at the beginning of the XXI century], scientific and analytical review, Moscow, p.102—121 (In Russ.).
15. Troshina, N. N. 2015, *Yazykovaya situatsiya v Evrope v epokhu globalizatsii* [The language situation in Europe in the era of globalization]. In: Troshina, N.N. (ed.) *Yazykovaya situatsiya v Evrope nachala XXI veka* [The linguistic situation in Europe at the beginning of the XXI century], scientific and analytical review, Moscow, p.5—13 (In Russ.).
16. Kirilina, A. V. 2015, The linguophilosophicalreflexion in the age of globalization. In: Troshina, N.N. (ed.) *Yazykovaya situatsiya v Evrope nachala XXI veka* [The linguistic situation in Europe at the beginning of the XXI century], scientific and analytical review, Moscow, p. 122 — 135. (In Russ.).
17. Ammon, U. 2014, *Die Stellung der deutschen Sprache in der Welt*, B.; N.Y. XVIII, 1296 s.
18. Ammon, U. 2009, Thesen zur Abträglichkeit der EU-Sprachenpolitik für Deutsch als Fremdsprache, *Der Sprachdienst*, H. 1, s. 16—19.
19. Devlin, K. 2020, Speaking the national language at home is less common in some European countries: update 2020, *Pew Research Centre*, available at: <https://www.pewresearch.org/fact-tank/2020/01/06/speaking-the-national-language-at-home-is-less-common-in-some-european-countries/> (accessed 6 August 2020).
20. Shteinke, K. 2006, Globalization — regionalization and linguistics. In: *Globalizatsiya — etnizatsiya: Etnokul'turnye i yazykovye protsessy* [Globalization — Ethnization: Ethnocultural and Linguistic Processes], p. 249 — 258 (InRuss.).
21. Solntsev, E. M. 2015, French in the modern world (scientific and analytical review). In: Troshina, N. N. (ed.) *Yazykovaya situatsiya v Evrope nachala XXI veka* [The linguistic situation in Europe at the beginning of the XXI century], scientific and analytical review, Moscow, p. 136—145 (In Russ.).
22. Akova, S. Kantar, G. 2020, Globalization in the context of multiculturalism and ethnicity in the Western Balkans and intercultural communication, *Journal of Public Affairs*. doi: <https://doi.org/10.1002/pa.2218>.
23. Xiong, T., Li, Q. N., Hu, G. W. 2020, Teaching English in the shadow: identity construction of private English language tutors in China, *Discourse-Studies in the cultural politics of education*, doi: <https://doi.org/10.1080/01596306.2020.1805728>.
24. He, J. 2020, A language-political and comparative Examination of the German Language in Japan, Korea and China Historical Overview, Present Situation and Future Perspectives, *Muttersprache*, vol. 130, no 3—4, p. 216—234.
25. Emmorey, K., Mott, M., Meade, G., Holcomb, P.J., Midgley, K.J. 2020, Lexical selection in bimodal bilinguals: ERP evidence from picture-word interference, *Language Cognition and Neuroscience*. doi: <https://doi.org/10.1080/23273798.2020.1821905>.
26. Sarkis, J. T., Montag, J. L. 2020, The effect of lexical accessibility on Spanish-English intra-sentential codeswitching, *Memory & Cognition*. doi: <https://doi.org/10.3758/s13421-020-01069-7>.
27. Wong, S. W. L., Cheung, H., Zheng, M., Yang, X. J., McBride, C., Ho, C. S. H., Leung, S. M., Chow, B. W. Y., Waye, M. M. Y. 2020, Effect of Twinning on Chinese and English Vocabulary Knowledge, *Child Development*. doi: <https://doi.org/10.1111/cdev.13400>.
28. Mandal, S., Best, C. T., Shaw, J., Cutler, A. 2020, Bilingual phonology in dichotic perception: A case study of Malayalam and English voicing, *Glossa-A Journal of General Linguistics*, vol. 5, no 1. doi: <https://doi.org/10.5334/gjgl.853>.
29. Saha, S., Chakraborty, N., Kundu, S., Paul, S., Mollah, A. F., Basu, S., Sarkar, R. 2020, Multi-lingual scene text detection and language identification, *Pattern Recognition Letters*, no. 138, p. 16—22. doi: <https://doi.org/10.1016/j.patrec.2020.06.024>.
30. Sanjaume-Calvet, M., Riera-Gil, E. 2020, Languages, secessionism and party competition in Catalonia: A case of de-ethnicising outbidding? *Party Politics*. doi: <https://doi.org/10.1177/1354068820960382>.

31. McDonald, M., Kaushanskaya, M. 2020, Factors modulating cross-linguistic co-activation in bilinguals, *Journal of Phonetics*, no. 81. doi: <https://doi.org/10.1016/j.wocn.2020.100981>.
32. Malins, J. G., Landi, N., Ryherd, K., Frijters, J.C., Magnuson, J.S., Rueckl, J.G., Pugh, K.R., Sevcik, R., Morris, R. 2020, Is that apibuorapibo? Children with reading and language deficits show difficulties in learning and overnight consolidation of phonologically similar pseudowords, *Developmental Science*. doi: <https://doi.org/10.1111/desc.13023>.
33. Silver, B. 1975, Methods of Deriving Data on Bilingualism from the 1970 Soviet Census, *Soviet Studies*, vol. 27, no. 4, p. 574—597.
34. Xo Hur, S. C. 2000, The language situation in Russia and other newly independent states of the former USSR: analysis of data from the 1989 All-Union Population Census. In: *Yazyki Rossiiskoi Federatsii i novogo zarubezh'ya. Status i funktsii* [Languages of the Russian Federation and the New Abroad. Status and functions], Moscow, p. 381—391 (In Russ.).
35. Dauth, W., Findeisen, S., Suedekum, J. 2021, Adjusting to Globalization in Germany, *Journal of Labor Economics*. doi: <https://doi.org/10.1086/707356>.
36. Carbonell, J. M. 2018, Cross-Cultural Communication, Public Diplomacy and Soft Regulation in Global Society, *TRIPODOS*, no. 42, p. 11—20.
37. Airapetian, A. S. 2019, The mathematical instruments of measures the polylingual dynamic in modern world, *Psikhologo-ekonomicheskie issledovaniya* [Journal of psycho-economics], no. 3, p. 20—28 (In Russ.).
38. Neverov, A.N., Airapetian, A.S. 2019, Markets of language and the tools of its analysis, *Psikhologo-ekonomicheskie issledovaniya* [Journal of psycho-economics], no. 2, p. 11—22 (In Russ.).
39. de Stefano, C. 2017, Reforming the Governance of International Financial Law in the Era of Post-Globalization, *Journal of International Economic Law*, vol. 20, no 3, p. 509—533. doi: <https://doi.org/10.1093/jiel/jgx029>.
40. Benocci, B. 2018, A twenty-five year transition. The forms of power and the alleged crisis of the nation-state in the contemporary age, *OASIS-OBSERVATORIO DE ANALISIS DE LOS SISTEMAS INTERNACIONALES*, no. 28, p. 7—24. doi: <https://doi.org/10.18601/16577558.n28.02>.
41. Badie, B. 2019, Exploring the New World. In: *New Perspectives on the International Order: No Longer Alone in This World*, p. 53—74. doi: https://doi.org/10.1007/978-3-319-94286-5_4.
42. Beloshitzkaya, V. 2019, Democracy and Redistribution: The Role of Regime Revisited, *East European Politics and Societies*, vol. 34, no. 3, p. 571—590. doi: <https://doi.org/10.1177/0888325419892063>.
43. Ballor, G. A., Yildirim, A. B. 2020, Multinational Corporations and the Politics of International Trade in Multidisciplinary Perspective, *Business and Politics*, vol. 22, no 4, p. 573—586. doi: <https://doi.org/10.1017/bap.2020.14>.
44. Hirschman, A. 1945, *National Power and the Structure of Foreign Trade*, Berkely and Los Angeles, University of California Press, 1945, 170 p.

The authors

Prof. Alexander N. Neverov, Director, Centre of Psycho-Economics Research, Stolypin Volga Region Institute of Administration RANEPА, Russia.

E-mail: neverov@ipei.ru

<https://orcid.org/0000-0003-4219-5291>

Prof. Anton Yu. Markelov, Leading Research Fellow, Center for Psycho-Economics Research, Stolypin Volga Region Institute of Administration — branch of RANEPА, Russia.

E-mail: markelov@ipei.ru

<https://orcid.org/0000-0002-5118-3324>

Dr Armen S. Airapetian, Senior Research Fellow, Centre for Psycho-Economics Research, Stolypin Volga Region Institute of Administration RANEPА, Russia.

E-mail: airapetian-as@ipei.ru

<https://orcid.org/0000-0002-3165-7019>

ГЛОБАЛЬНЫЕ СТОИМОСТНЫЕ ЦЕПОЧКИ В ЭПОХУ НЕОПРЕДЕЛЕННОСТИ: ПРЕИМУЩЕСТВА, УЯЗВИМОСТИ, СПОСОБЫ УКРЕПЛЕНИЯ РЕЗИЛЬЕНТНОСТИ

Н. В. Смородинская

Д. Д. Катуков

В. Е. Малыгин

Институт экономики РАН,
117218, Россия, Москва, Нахимовский просп., 32

Поступила в редакцию 20.04.2021 г.

doi: 10.5922/2079-8555-2021-3-5

© Смородинская Н. В., Катуков Д. Д.,
Малыгин В. Е., 2021

Статья объясняет фундаментальную уязвимость глобальных стоимостных цепочек (ГСЦ) перед внезапными шоками, обозначенную в ходе кризиса пандемии COVID-19, и описывает на концептуальном и практическом уровнях способы адаптации цепочек к условиям неопределенности. Рассмотрена концепция и типовая модель мультиструктурной архитектуры ГСЦ, показана сетевая сложность системы распределенного производства и торговли добавленной стоимостью, способность этой системы приносить странам-участницам ГСЦ не только конкурентные выгоды, но и риски каскадных производственных сбоев. Данный тип рисков проанализирован в контексте характерного для ГСЦ волнового эффекта сбоев в поставках (ripple effect), когда внезапный локальный шок распространяется глобально через последовательные межфирменные связи «поставщик — покупатель», вызывая нарастающие потери объемов выпуска в разных отраслях и экономиках. Под этим углом зрения описан коллапс глобальной системы поставок весной 2020 года и его вклад в эскалацию глобальной рецессии. В рамках анализа механизмов адаптации ГСЦ к возросшей неопределенности после шока пандемии рассмотрена концепция экономической резильентности и свойства резильентных систем (робастность, гибкость, ресурсная избыточность, динамическая устойчивость). Разобрана модель повышения резильентности ГСЦ, применяемая ведущими мультинациональными компаниями (МНК), организующими цепочки в практике управления дизрупционными рисками (disruption risks) на предшоковом и постшоковом этапах. Систематизированы намеченные в 2020 году резильентные стратегии МНК с разбивкой этих стратегий на три взаимосвязанных направления — мультиструктурная оптимизация ГСЦ (диверсификация и релокация поставщиков), операционная оптимизация (наращивание ресурсной избыточности и гибкости производства) и цифровизация ГСЦ. В заключении обозначены «окна» возможностей по улучшению международной специализации и модели роста, которые могут объективно открыться в 2020-е годы развивающимся и транзитным экономикам, включая Россию, благодаря происходящей реструктуризации ГСЦ и их глобальных сетей поставщиков.

Ключевые слова:

глобальные стоимостные цепочки, кризис пандемии COVID-19, неопределенность, волновой эффект, экономическая резильентность, мультинациональные компании, управление дизрупционными рисками

Для цитирования: Смородинская Н.В., Катуков Д.Д., Малыгин В.Е. Глобальные стоимостные цепочки в эпоху неопределенности: преимущества, уязвимости, способы укрепления резильентности // Балтийский регион. 2021. Т. 13, № 3. С. 78–107. doi: 10.5922/2079-8555-2021-3-5.

Бурное распространение глобальных стоимостных цепочек (ГСЦ) с начала 1990-х годов привело к формированию глобализированного и сильно взаимосвязанного мира¹. К концу 2010-х годов мировая литература и практика аккумулировали серьезные свидетельства того, что вовлеченность в ГСЦ становится для стран и территорий главным способом участия в глобальном разделении труда, позволяя им поддерживать международную конкурентоспособность и устойчивый экономический рост². Однако глобальная рецессия 2020 года, вызванная пандемией COVID-19, обнажила обратную сторону ГСЦ — их фундаментальную уязвимость перед внезапными шоками, несущую национальным экономикам, при их возросшей взаимосвязи, риски каскадного подрыва стабильности [1].

В допандемический период, несмотря на имеющиеся научные представления о каскадных сбоях в цепочках поставок и об управлении соответствующими бизнес-рисками [2; 3], способность ГСЦ быстро распространять кризисные шоки от страны к стране не получила заметного отражения в мировом экономическом дискурсе. Поэтому весной 2020 года реакция стран на эту проблему обнаружила большие расхождения в их отношении к вовлеченности в ГСЦ, разводя по разные стороны приоритеты импортирующих и преимущественно экспортирующих экономик, развитых и развивающихся стран, стран происхождения и стран привлечения крупных мультинациональных компаний (МНК), организующих глобальные цепочки [4]. В академических и официальных кругах стали обсуждать сомнительные идеи о неизбежности деглобализации [5; 6], об опасности держать экономику открытой, о необходимости свертывания странами своего участия в ГСЦ, о возврате большей части звеньев ГСЦ в национальные границы ради технологической, продуктовой и прочей безопасности стран [7; 8].

Большинство этих идей не получили дальнейшей реализации — в силу их несоответствия объективной логике развития систем в эпоху усложнения продуктов и технологий. Произошло другое — глобальный бизнес начал искать пути устранения слабых мест в нынешней архитектуре ГСЦ, стремясь адаптировать цепочки и глобальную систему поставок к условиям возросшей неопределенности.

На этом фоне мы исследуем один из актуальных вопросов постпандемической повестки — *какова природа уязвимости ГСЦ и что может сделать их более резильентными к внезапным шокам?* Мы рассматриваем как концептуальные, так и практические аспекты данной темы, затрагивая наряду с новыми экономическими стратегиями также и новое направление управления рисками. При этом мы выносим за скобки анализ самих моделей вовлеченности стран в ГСЦ, поскольку данный круг вопросов широко и под разными углами представлен в экономической литературе, в том числе в публикациях российских ученых [9—12].

Вначале мы рассматриваем концепцию и организационную модель ГСЦ, описывая специфику системы распределенного производства и торговли добавленной стоимостью, а также преимущества этой системы для стран и территорий (раздел 1). Затем показываем сетевую сложность распределенного производства и разбираем факторы его внутренней уязвимости к идиосинкратическим шокам, объясняя на этой основе природу дизрупционных рисков и их волнового эффекта в ГСЦ, в том числе в 2020 году, в условиях системного шока пандемии (раздел 2). Далее описываем концепцию резильентности применительно к ГСЦ и разбираем модель ее использования в практике управления дизрупционными рисками со сто-

¹ OECD. *Interconnected economies: Benefiting from global value chains*. P. : OECD Publishing, 2013.

² World Bank. *World development report 2020: Trading for development in the age of global value chains*. Washington, DC : World Bank, 2020.

роны глобальных компаний, которые организуют и координируют цепочки (раздел 3). На этой основе мы систематизируем и группируем по трем направлениям зарождающиеся резильентные стратегии ведущих МНК, нацеленные на адаптацию ГСЦ к ситуации внезапных шоков (раздел 4). Наконец, мы очерчиваем «окна» возможностей по улучшению международной специализации и модели роста, которые объективно открываются в 2020-е годы развивающимся экономикам, включая Россию, в ходе происходящей реструктуризации ГСЦ и их глобальных сетей поставщиков (раздел 5).

1. Концепция ГСЦ и преимущества распределенного производства

Понятие «глобальная стоимостная цепочка» (global value chain), или ГСЦ, было введено в научный оборот и обосновано в начале 2000-х годов группой ученых, исследующих международные экономические связи в эпоху глобализации. Оно обозначает полный цикл операций, которые осуществляются фирмами для создания нового продукта — от проектной идеи до конечной реализации продукта и последующей переработки отходов для повторного использования [13]³. В современном толковании идея ГСЦ отражает фундаментальные трансформации в моделях производства и международной торговли, которые произошли за последние три десятилетия в условиях распространения информационных и коммуникационных технологий (ИКТ).

Концепция ГСЦ

Во-первых, концепция ГСЦ отражает переход мира с конца 1980-х — начала 1990-х годов к *распределенной модели организации производства* (distributed production), адаптированной к растущей сложности продуктов и самого производственного цикла [11].

В *географическом отношении* производство конечного продукта (товара, услуги или эффективной технологии) вышло за рамки одной крупной компании и одной страны, рассредоточившись глобально среди многочисленных фирм-поставщиков и субпоставщиков, объединенных в совместную цепочку в качестве сетевых партнеров [15]. Этот процесс, приравниваемый в литературе к *глобализации производства* [16], породил, в свою очередь, глобальную конкуренцию: теперь конкурентоспособность национальной продукции определяется пространственными контурами глобальных цепочек и все в меньшей степени — рамками локальных страновых рынков [17].

В *функциональном отношении* три классических стадии промышленного производства (добыча сырья — переработка — услуги) подверглись фрагментации на все более узкие, наукоемкие и специализированные операции (бизнес-задачи), каждая из которых выполняется конкретным участником глобальной цепочки и отвечает ее определенному звену [18]. Вместо традиционной специализации на конечных продуктах отраслей страны все больше сосредотачиваются на производстве и экспорте инновационной промежуточной продукции узкого профиля, которую они могут создавать более эффективно, чем кто-либо из их зарубежных

³ Это понятие заменило множество ранее применявшихся однотипных терминов (глобальные продуктовые цепочки, международные производственные цепочки и т. п.), подчеркнув неравномерность добавления стоимости на разных этапах производственного цикла [14]. Обычно наибольшая стоимость создается в наукоемких сервисных звеньях цепочки как на начальных стадиях цикла, связанных с разработкой идеи и дизайна продукта, так и на конечных, связанных с дистрибуцией, маркетингом и постпродажным обслуживанием.

партнеров. Производство высокодоходной промежуточной продукции с уникальными характеристиками определяет *умную специализацию данной территории на мировых рынках*, открывая ей качественные новые возможности экономического роста по сравнению с эпохой до глобализации. В итоге распределенное производство ведет к постоянному углублению международного разделения труда, что делает мировую экономику все более диверсифицированной, отвечающей быстрому ходу технологического прогресса.

Во-вторых, концепция ГСЦ отражает переход мира к *сетевому дизайну производственного и экономического ландшафта*. С распространением ГСЦ производство организуется ведущими МНК разной отраслевой специализации в виде сложных, многоуровневых сетей автономных (юридически независимых), но функционально связанных фирм и их трансграничных поставок [19]. МНК выстраивают глобальные цепочки как международный бизнес-проект, имеющий свои временные рамки и набор бизнес-задач. Каждая фирма-поставщик выполняет в проекте свою индивидуальную задачу, причем большинство фирм расположены в региональных кластерах различных стран мира, где и оттачивается их специализация [20]. Сама же МНК участвует в проекте через свое отделение в одном из региональных кластеров, выполняя *роль ведущей фирмы* (lead firm), координирующей работу всей цепочки. Успешная координация позволяет наращивать совокупный доход от проекта, так что ведущая фирма стремится к той оптимальной конфигурации звеньев ГСЦ и к тем гибким управленческо-технологическим решениям, которые обеспечивают снижение общего уровня затрат и максимальную добавленную стоимость конечного продукта [21].

Подчеркивая сетевой и глобализированный характер мировой экономики, идея ГСЦ *объединяет воедино три ее уровня* — макроуровень (глобальные потоки товаров, инвестиций и финансов), мезоуровень (национальные и региональные потоки) и микроуровень, на котором непосредственно оперируют и взаимодействуют фирмы-поставщики [4]. Это позволяет рассматривать мировую экономику как холистическую экосистему, образуемую за счет коллаборации множества фирм, а современное производство — как децентрализованный (неиерархический), интерактивный и проектно-ориентированный процесс. Подобный экосистемный дизайн характерен для экономики инновационного типа, т. е. экономики знаний [22].

В-третьих, концепция ГСЦ отражает переход мира к *новой модели международной торговли, связанной с потоками добавленной стоимости*. В рамках ГСЦ экспортная продукция одних стран импортируется другими странами в качестве промежуточной для дальнейшей обработки и реэкспорта в третьи страны, что генерирует нарастающий поток добавленной стоимости [23]. Экспорт каждой страны содержит как внешнюю добавленную стоимость, импортируемую у предыдущих звеньев цепочки, так и внутреннюю добавленную стоимость, произведенную самой страной в ходе обогащения импорта для поставки более сложной промежуточной продукции последующим звеньям. Но фактически международная торговля через ГСЦ происходит не между странами или отраслями (на уровне которых обычно агрегируются эмпирические данные), а между отдельными фирмами-поставщиками⁴.

Таким образом, при распределенном производстве система двусторонних экспортно-импортных взаимодействий на уровне стран, торгующих конечными продуктами, преобразуется в систему многосторонних взаимодействий на уровне фирм, торгующих исключительно промежуточной продукцией. В результате воз-

⁴ World Bank. World development report 2020: Trading for development in the age of global value chains. Washington, DC : World Bank, 2020.

никает сложная система потоков добавленной стоимости, формирующая многочисленные прямые, обратные и петлевые связи, которые нелинейно пронизывают мировую экономику [24]. Типичная ГСЦ содержит как «змеевидную» группу звеньев, охватывающую поставщиков первого уровня вдоль всей цепочки, так и множество «паукообразных» звеньев, объединяющих субпоставщиков второго, третьего и других уровней (рис. 1).



Рис. 1. Упрощенная схема потоков добавленной стоимости в рамках ГСЦ

Примечание. Узлы 2, 3 и 4 (поставщики первого уровня) создают компоненты, которые затем подлежат сборке в локации узла 1 для производства готового продукта и его дальнейшей доставки конечным пользователям. При этом промежуточная продукция, создаваемая узлом 4, сама формируется из компонентов, экспортируемых узлами 5, 6 и 7 (поставщиками второго уровня)

Источник: OECD. Interconnected economies: Benefiting from global value chains. P.: OECD Publishing, 2013.

Организационная модель стоимостной цепочки

Концепция ГСЦ предполагает, что в основе каждой глобальной цепочки лежит организационная модель стоимостной цепочки (value chain model), которая используется для картографирования конкретных ГСЦ — идентификации их участников, видов деятельности и географических локаций, вовлеченных в совместное создание конечного продукта [25]. Эта модель является мультиструктурной, содержащей четыре базовых компонента (рис. 2):

1) *шесть основных этапов добавления стоимости* (value-adding activities), отражающих деятельность фирм по стадиям производственного цикла, от разработки идеи продукта до его конечного использования;

2) *четыре основных этапа в цепочке поставок* (часто именуемых в литературе «цепочками поставок» или «глобальными цепочками поставок»), отражающие структуру готового продукта по элементам «затраты — выпуск» (input-output structure), или нисходящий поток межфирменной торговли промежуточной продукцией для его создания. Каждый этап представлен поставками фирм из определенного сектора экономики, который можно далее разбить на подсектора или на промежуточные продукты, поставляемые поставщиками второго и последующих уровней;

3) *рынки потребления готового продукта* (как продолжение цепочки поставок), подразделяемые в рамках конкретной отрасли на несколько типов — рынки специализированных производителей (например, для потребительской или автомобильной электроники в цепочках электроники), рынки специализированных покупателей (например, для розничных или оптовых потребителей в цепочках швейной промышленности) и различные географические рынки [25];

4) *поддерживающую среду*, объединяющую многообразных локальных и глобальных игроков, которые непосредственно не занимаются производством и торговыми поставками, но оказывают различные вспомогательные и регуляторные услуги для бесперебойного функционирования ГСЦ (от поставщиков коммунальных услуг и финансовых учреждений до правительств и международных организаций) [26].



Рис. 2. Типовая организационная модель ГСЦ (для любой отрасли)

Источник: адаптировано на основе [25].

Распространение ГСЦ и их преимущества для вовлеченных экономик

До шока пандемии 2020 года процесс распространения ГСЦ прошел два разных по интенсивности этапа, которые часто ассоциируют в литературе с современными этапами глобализации.

Первый этап, с начала 1990-х годов до глобальной рецессии 2007—2009 годов, отличался бурной географической экспансией ГСЦ, когда их звенья рассредоточивались по всем территориям мира, образуя преимущественно удлиненные конфигурации. В этот период, отмеченный широкой либерализацией рынков (учреждение Всемирной торговой организации, создание НАФТА и т. д.) и активным распространением ИКТ, способствующих экономии затрат, вся мировая торговля росла вдвое быстрее, чем мировой ВВП⁵, а торговля добавленной стоимостью через ГСЦ привела к возрастанию мирового ВВП более чем на 10%⁶. После Великой рецессии наложение целого ряда факторов⁷ замедлило рост мировой торговли по отноше-

⁵ World Bank. Global economic prospects: June 2020. Washington, DC : World Bank, 2020.

⁶ MGI. Risk, resilience, and rebalancing in global value chains. Washington, DC : McKinsey & Company, 2020.

⁷ World Bank. World development report 2020: Trading for development in the age of global value chains. Washington, DC : World Bank, 2020.

нию к мировому ВВП, что считается естественным продолжением предыдущего всплеска глобализации [5]. Поэтому второй этап экспансии ГСЦ, охвативший десятилетие с 2009 по 2019 год, был заметно менее динамичным, а объем торговли добавленной стоимостью вышел на плато (рис. 3) с годовыми колебаниями около 50% от общего объема мировой торговли⁸.

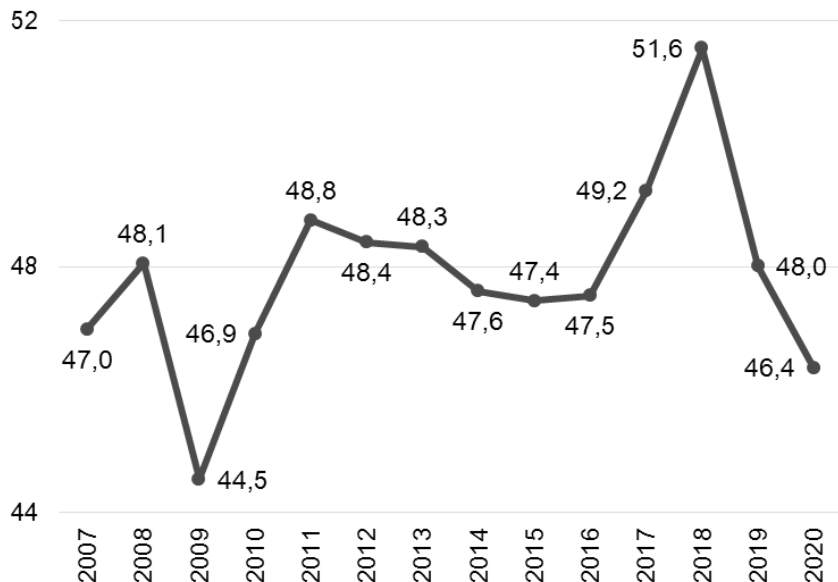


Рис. 3. Динамика торговли через ГСЦ как доля в совокупной торговле, 2007—2020 годы, %

Источник: расчеты авторов по данным ADB MRIO database.

Тем не менее возросшая сложность продуктов сформировала устойчивую глобальную тенденцию, когда *растущая доля каждого нового конечного продукта производится в рамках ГСЦ* [27]. В результате за последние 20 лет (2000—2020) стоимость промежуточной продукции, торгуемой через ГСЦ, утроилась и составила более 10 трлн долл. в год⁹. К 2020-м годам практически все страны мира были в той или иной степени вовлечены в ГСЦ. Для многих из них такая интеграция стала основным способом улучшения экономических показателей и ускорения экономического роста, а для различных стран со средним и низким доходом — ключевой стезей развития, открывшей им доступ к глобальным рынкам и глобальному обороту технологий¹⁰.

Во-первых, торговля промежуточной продукцией поддерживает рост национальных экономик лучше, чем торговля готовой продукцией. По данным Всемирного банка¹¹, увеличение доли участия страны в торговле через ГСЦ на один процент может повысить ее среднедушевой доход свыше одного процента, что примерно вдвое больше, чем приносит участие в традиционной торговле. Кроме того,

⁸ UNCTAD. World investment report 2020: International production beyond the pandemic. N.Y., NY : United Nations, 2020.

⁹ MGI. Risk, resilience, and rebalancing in global value chains. Washington, DC : McKinsey & Company, 2020.

¹⁰ World Bank. World development report 2020: Trading for development in the age of global value chains. Washington, DC : World Bank, 2020.

¹¹ Ibid.

потоки добавленной стоимости перераспределяют глобальные ресурсы в пользу их наиболее продуктивных пользователей не только на уровне стран или отраслей, но и внутри отраслей на уровне более узких видов деятельности, что лучше способствует росту производительности в национальных экономиках.

Во-вторых, углубление международного разделения труда, характерное для распределенного производства, позволяет участвующим в ГСЦ странам извлекать взаимные выгоды из индивидуальных сравнительных преимуществ партнеров. В частности, странам с догоняющей экономикой уже не требуется создавать максимально полный набор отраслей (с цепочками полного цикла) и запускать дублирующие импортозамещающие мощности, как это было в индустриальную эпоху. Вместо этого они могут развивать узкую специализацию на уникальных промежуточных продуктах, а все остальное — закупать у своих партнеров по ГСЦ, опираясь на импортные закупки как для конечного внутреннего потребления, так и для повышения сложности собственного экспорта в третьи страны [11; 28]. Другими словами, международное сотрудничество и экспортно-импортная торговля в рамках ГСЦ помогают национальным экономикам *снижать общий уровень затрат и создавать все более прибыльные продукты*, повышая совокупную производительность и поддерживая устойчивость роста¹².

2. Уязвимость распределенного производства перед рисками каскадных сбоев

За 30 лет эволюции система распределенного производства принципиально усилила функциональные взаимозависимости на уровне фирм-поставщиков, их отраслей и стран их происхождения, что сделало мировую экономику гораздо более взаимосвязанной по линии транснациональных потоков торговли, прямых иностранных инвестиций и рабочей силы¹³. В условиях растущей глобальной неопределенности эта взаимосвязанность приносит партнерам по ГСЦ не только взаимную выгоду, но и риски взаимных потерь.

В экономической и деловой литературе *понятие неопределенности* трактуется как вероятность рисков, возникающих в системе из-за того, что какое-либо непредсказуемое событие может нанести ее экономической деятельности различные виды ущерба, причем масштаб этого ущерба не подлежит прогнозированию и не может быть заведомо застрахован [30]. Действительно, участие в ГСЦ позволяет компаниям разных стран и самим странам совместно создавать все более сложные продукты, которые они никогда не смогли бы произвести в одиночку. Но в то же время торговля промежуточной продукцией подвергает взаимосвязанных участников цепочки риску веерных сбоев в поставках в случае внезапного идиосинкратического шока, происходящего на уровне той или иной фирмы-поставщика.

Уязвимость ГСЦ перед идиосинкратическими шоками

К *идиосинкратическим шокам* относят сбои в работе фирмы, которые изменяют ее поведение и результаты деятельности под влиянием любого внутреннего или внешнего события в среде ее функционирования. Речь идет о внезапных шоках, про-

¹² При распределенном производстве диверсификация национальных экономик, поддерживающая рост, приравнивается к их постоянному функциональному усложнению, т. е. к увеличению в структуре ВВП доли сложных, узкоспециализированных видов деятельности, приносящих более высокую добавленную стоимость и, следовательно, более высокий доход [29].

¹³ *OECD. Interconnected economies: Benefiting from global value chains.* P. : OECD Publishing, 2013.

исходящих на уровне конкретной фирмы-поставщика — как в силу ее локальных событий (например, забастовка сотрудников), так и в качестве ее индивидуальной реакции на системный шок в окружающей среде, с которым сталкиваются все находящиеся в данной локации агенты (например, стихийные бедствия, политические конфликты, терроризм, повреждения транспортной инфраструктуры и т. д.) [31].

Риски внезапных идиосинкратических шоков рассматриваются в литературе как *результат возрастания неопределенности*. Их реализация ведет к нарушениям в системе межфирменных поставок, т. е. непосредственно влияет на такой структурный элемент в модели ГСЦ, как цепочки поставок. Количественный анализ в этой области [32] показывает, что глобально рассредоточенные и децентрализованные ГСЦ, имеющие удлиненную конфигурацию, подвержены влиянию неопределенности гораздо больше, чем цепочки с меньшим числом звеньев и более короткими конфигурациями. Высокая уязвимость ГСЦ к внезапным шокам, вызывающим веерные сбои в цепочках поставок, проистекает, на наш взгляд, из целого ряда *разнообразных межфирменных взаимозависимостей*, отражающих сложность распределенного производства.

Во-первых, как показано на рисунке 2, производство сложных продуктов в рамках ГСЦ (типа авиалайнеров Airbus или Boeing) является многостадийным. Оно опирается на *последовательные стадии межфирменных взаимодействий по линии входящих и выходящих ресурсных потоков* (input-output relationships), охватывающие сотни поставщиков и субпоставщиков данной отрасли, а также поставки со стороны многочисленных фирм из сопряженных отраслей (логистические фирмы, компании по оказанию бизнес-услуг и т. п.). При таких функциональных зависимостях в цепочке поставщиков любой внезапный шок на уровне отдельной фирмы (например, землетрясение в данной локации, задержка отгрузки товара, пожар на заводе, кибератака и т. д.) ведет к массовому нарастанию экономического ущерба для всех остальных участников ГСЦ. Потеря части производственных мощностей или материальных запасов на подвергшемся шоку объекте может вызвать нарушение поставок и, как следствие, падение производства в нисходящих звеньях ГСЦ, причем от этапа к этапу масштабы этого сбоя будут нарастать за счет последовательных задержек в отгрузках и цепной приостановки выпуска у фирм-партнеров. Иначе говоря, распределенное производство и торговля добавленной стоимостью создают *канал для преобразования первоначального локального шока в каскадные сбои по всей ГСЦ и даже за ее пределами*, оказывая негативное воздействие и на другие цепочки поставок в мировой экономике [3].

Во-вторых, поскольку производство сложных продуктов рассредоточено между узкоспециализированными производителями, выполняющими индивидуальные задачи, каждый производитель в ГСЦ критически зависит от одного или нескольких конкретных партнеров, способных поставить ему те и только те виды промежуточной продукции, которые строго отвечают по своей спецификации его требованиям в качестве заказчика. В силу специфичности входящих поставок (input specificity) участники ГСЦ подвержены не только и не столько просчитываемым рыночным рискам, связанным с общей доступностью необходимых факторов производства, сколько рискам непредсказуемых индивидуальных сбоев в функционировании этих нескольких конкретных поставщиков [33]. Это значит, что степень уязвимости ГСЦ к внезапным шокам во многом определяется *уровнем их функциональной сложности*, то есть количеством поставщиков узкого профиля и числом компонентов узкого назначения, которые необходимы для создания данного готового продукта [34]. Чем выше сложность ГСЦ, тем выше риски каскадных сбоев в поставках и, следовательно, риски аналогичных сбоев в производстве, а также — риски спilloверных эффектов, вызывающих потери выпуска в соответствующих отраслях и экономиках.

В-третьих, следует учитывать, что сложность распределенного производства касается не только сложности самих ГСЦ и отношений «поставщик — покупатель», но и *взаимосвязанности фирм, вовлеченных в глобальные сети поставщиков* (рис. 4). Такие сети, возникшие вокруг крупнейших МНК в ходе их многолетней практики по организации глобальных цепочек, представляют собой мощные производственные экосистемы, охватывающие колоссальный спектр партнерских контактов и пересекающихся межфирменных связей по всему миру. Они функционируют как глобальные бизнес-сообщества, откуда ведущие фирмы подбирают очередных специализированных производителей для выстраивания очередных ГСЦ. Сетевые конфигурации этих экосистем сильно различаются даже в пределах одной отрасли, что зависит от множества факторов, начиная от конкретной специализации соответствующей МНК и кончая образованием длительных транснациональных партнерств между тысячами фирм-поставщиков, которые одновременно работают с клиентами из экосистем других МНК. Например, в секторе интегральной электроники экосистема компании *Dell* охватывает более 4,7 тыс. собственных поставщиков, а экосистема компании *Lenovo* — около 4 тыс., при этом еще 2,3 тыс. поставщиков одновременно входят в обе экосистемы и участвуют в цепочках обеих компаний.

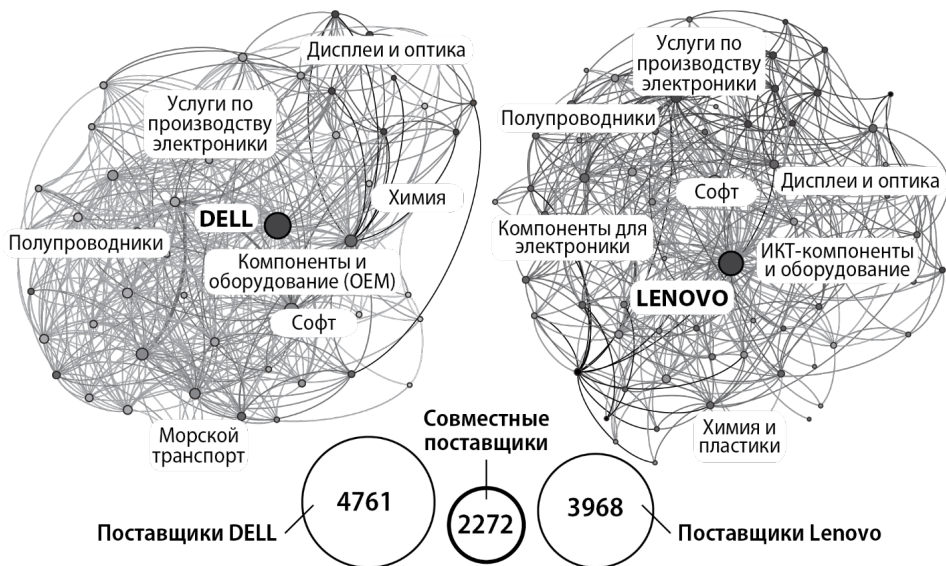


Рис. 4. Глобальные сети поставщиков ведущих МНК: пример интегральной электроники

Источник: MGI. Risk, resilience, and rebalancing in global value chains. Washington, DC : McKinsey & Company, 2020.

В силу сложившихся партнерских взаимосвязей внутри и между глобальными сетями поставщиков первоисточником каскадных сбоев в глобальных цепочках могут служить идиосинкратические шоки не только у их собственных фирм-участниц, но также у партнеров и клиентов этих фирм в других ГСЦ. Другими словами, *ГСЦ подвержены шокам, протекающим из рисков контрагента (counterparty risks)*, когда фирма, принадлежащая данной цепочке, одновременно является поставщиком для партнера из совершенно другой цепочки, включая ГСЦ других отраслей. Столь множественные межфирменные зависимости приводят и к серьезным скрытым сбоям: участники ГСЦ часто имеют ограниченную или даже нулевую видимость торговых связей, существующих за гранью их непосредственных поставщиков первого уровня, — как в восходящих, так и в нисходящих звеньях цепочки [35].

Те же зависимости выводят каскадные сбои далеко за пределы пострадавшей от шока цепочки, способствуя их диффузии по многим другим ГСЦ, различным отраслям и экономикам мира.

Дизрупционные риски и волновые эффекты в ГСЦ

Распространение сбоев в поставках вдоль всей стоимостной цепочки описывается в литературе с помощью нескольких взаимозаменяемых терминов — таких, как «эффект заражения» [1], «эффект домино», «эффект снежного кома» или волновой эффект¹⁴. Согласно литературе по управлению рисками в цепочках поставок *волновой эффект* (ripple effect) возникает тогда, когда внезапный сбой в межфирменной торговле не может быть локализован на месте или удержан в рамках одной фазы поставок, а распространяется по звеньям стоимостной цепочки в нисходящем направлении (downstream direction), порождая сдвиги в ее мультиструктурном устройстве и оказывая негативное воздействие на ее совокупные экономические результаты [2; 35]. Серьезный сбой в поставках способен вывести из строя отдельные узлы и звенья цепочки, подрывая тем самым ее сетевую архитектуру и процесс создания добавленной стоимости в ходе производства [3].

Другими словами, волновой эффект сбоев в поставках может вносить нарушения во все остальные структурные компоненты ГСЦ, представленные на рисунке 2. *Чем дольше длится этот эффект, тем шире масштаб структурных нарушений*, вплоть до полного выхода из строя всей системы ГСЦ. Как показывают расчеты, все ключевые показатели функционирования ГСЦ (продажи, выпуск, совокупная прибыль, доля рынка, доходность капитала и т. д.) подвергаются негативному воздействию, если цепочка остается под влиянием волнового эффекта (в режиме сбоя в поставках) дольше определенного критического времени, известного как «время выживания» [3]. Аналогичные оценки обнаружили, что падение силы межфирменных взаимосвязей ниже определенного критического уровня приводит к полной остановке производства во всей цепочке [32]. А соответствующее агент-ориентированное моделирование и сетевой анализ [36] свидетельствуют, что в плотно организованных цепочках, имеющих наиболее высокий уровень межфирменных взаимосвязей, волновой эффект сбоев разворачивается быстрее.

Вместе с тем уязвимость глобальных цепочек к разрушительному волновому эффекту не следует воспринимать как их имманентную структурную хрупкость, определяемую спецификой их сетевой архитектуры. Скорее, структурно прочные (робастные) цепочки становятся хрупкими и подвергаются рискам каскадных экономических потерь в силу того, что сбой в определенном звене поставок подрывает их производительность [32].

Таким образом, волновой эффект, наблюдаемый в ГСЦ, — это относительно новый феномен, характерный для цифровой эпохи. Обычно его связывают с такими чертами этой эпохи, как радикальная неопределенность (radical uncertainty), непредсказуемые шоки и особый тип экономических рисков, известных как *дизрупционные риски* (disruption risks). Литература и управленческая практика проводят различие между волновым эффектом и традиционным для цепочек поставок «*эффектом хлыста*» ('bullwhip effect'), который ассоциируется, напротив, со случайной неопределенностью (random uncertainty) и обычными операционными рисками (например, дневные или недельные колебания спроса и предложения), подлежащими быстрому устранению без оказания какого-либо влияния на структурные параметры и производительность ГСЦ [37].

¹⁴ Понятие волнового эффекта применительно к стоимостным цепочкам почерпнуто из компьютерных наук, где такой эффект определяет объем изменений в системе, вызванных внезапными нарушениями [3].

Примечательно, что в силу нелинейной природы ГСЦ и высокой зависимости одного поставщика от другого волновые сбои в поставках могут происходить не только в случае внезапных и достаточно редких системных шоков, но также при повседневных и достаточно частых инцидентах. Это означает, что фактически ГСЦ подвержены *системному риску* — возможности срывов во всей системе, о чем свидетельствует корреляция между большинством или всеми ее компонентами [35]. Более того, как показывает эконометрическое моделирование, разрушительные волновые эффекты в торговле добавленной стоимостью могут распространяться по звеньям ГСЦ и по экономикам мира *аналогичным способом, что и информационные волны, банковские крахи или биологические эпидемии* [38].

ГСЦ в условиях шока пандемии

С началом цифровой эпохи ГСЦ и их глобальные сети поставщиков стали все чаще сталкиваться с разного рода системными шоками, которые порождают волновые сбои в поставках, нанося урон международному бизнесу и национальным экономикам¹⁵. Поэтому проблемой глобальной трансмиссии шоков через цепочки поставок начали заниматься еще до пандемии COVID-19, что нашло отражение как в экономической, так и в управленческой литературе, как в теоретических, так и в эмпирических исследованиях [2; 40—42]. По данным McKinsey Global Institute, за последнее десятилетие сбои в работе сетей поставщиков продолжительностью не менее одного месяца происходили в среднем каждые 3,7 года, причем один серьезный сбой мог остановить производство в ГСЦ на 100 дней, что лишало компании ряда отраслей годовой выручки¹⁶. В одном только 2019 году сбои в поставках, вызванные исключительно стихийными бедствиями, нанесли урон мировой экономике на 40 млрд долл. [43].

Однако кризис пандемии 2020 года произвел в системе распределенного производства самый тяжелый шок за все 30 лет ее существования. Кризис продемонстрировал, что возросшая взаимосвязанность национальных экономик как партнеров по ГСЦ может подвергнуть их колоссальным дестабилизирующим рискам в случае внезапного прекращения поставок даже из одной страны, в частности из Китая. Стало очевидно, что при всех своих преимуществах сложившаяся модель производства и торговли еще не адаптирована к мощным непредсказуемым шокам и является *фундаментально уязвимой* в ситуации растущей неопределенности. Главными рисками дизрупции, которые полностью реализовались с началом пандемии, считается сочетание двух факторов — вовлеченность значительной доли участвующих в ГСЦ стран в поставки промежуточной продукции в режиме «точно в срок» (just-in-time) и выявленная в ходе кризиса повышенная зависимость этих стран от таких поставок из Китая¹⁷.

За 18 лет участия в ВТО до пандемии COVID-19 (2001—2019) Китай значительно нарастил свою долю в импорте пятнадцати крупнейших экономик мира по всем

¹⁵ Например, в 1998 году две забастовки на заводах General Motors привели к остановке 126 других заводов, что урезало прибыль компании почти на 3 млрд долл. В марте 2000 года пожар на заводе *Philips Semiconductor* в Нью-Мексико лишил фирму *Ericsson* поставок критически важных импортных компонентов, что обернулось для нее колоссальными убытками и потерей бизнеса мобильных телефонов [39]. В марте 2011 года землетрясение в Японии лишило компанию Toyota лидерства на рынке автомобилей, побудив ее полностью перестроить соответствующие ГСЦ [3].

¹⁶ MGI. Risk, resilience, and rebalancing in global value chains. Washington, DC : McKinsey & Company, 2020.

¹⁷ World Bank. Global economic prospects: June 2020. Washington, DC : World Bank, 2020.

группам торгуемых товаров за исключением сырья как в странах Азиатско-Тихоокеанского региона, так и в странах Европы и Северной Америки. Эта тенденция полностью согласуется со стилизованными фактами, свидетельствующими о концентрации ГСЦ в данных мировых макрорегионах, в частности вокруг Китая, Германии и США как трех крупнейших мировых хабов пересечения экспортно-импортных потоков [18]. По нашим расчетам, в этот период страны АТР сильнее всего нарастили китайский импорт капитальных и промежуточных товаров, тогда как страны Европы и Северной Америки — импорт капитальных и потребительских товаров (табл. 1).

Таблица 1

Рост зависимости крупнейших экономик мира от импортных поставок из Китая, 2000 — 2019 годы (доля Китая в импорте по каждой группе товаров), %

Страна	Капитальные товары			Потребительские товары			Промежуточные товары			Сырье		
	2000	2019	δ, п.п.	2000	2019	δ, п.п.	2000	2019	δ, п.п.	2000	2019	δ, п.п.
США	6,1	24,4	18,2	14,6	22,3	7,7	3,9	8,1	4,2	1,3	1,7	0,5
Канада	1,5	15,2	13,7	7,2	15,4	8,2	1,9	7,2	5,3	0,8	1,9	1,1
Мексика	1,2	25,8	24,6	2,5	15,0	12,5	1,7	11,0	9,4	0,7	1,0	0,3
Германия	3,6	16,7	13,1	6,2	10,7	4,5	1,6	4,2	2,6	1,1	1,5	0,4
Великобритания	3,1	14,8	11,7	8,4	12,0	3,6	1,8	3,0	1,2	0,9	1,5	0,5
Франция	2,9	14,2	11,3	5,6	10,6	5,0	1,2	3,3	2,1	0,6	1,0	0,4
Италия	2,0	13,1	11,1	5,6	8,3	2,7	1,7	5,4	3,7	1,1	1,1	-0,1
Испания	1,5	12,7	11,2	5,7	11,8	6,1	1,9	6,0	4,1	0,8	1,1	0,3
Япония	10,5	40,6	30,1	28,4	26,9	-1,5	9,5	19,8	10,3	5,6	2,6	-3,0
Южная Корея	5,8	33,7	27,9	11,7	20,4	8,7	10,8	27,3	16,5	6,6	2,5	-4,0
Австралия	3,7	32,1	28,4	15,2	26,7	11,5	4,1	20,7	16,6	1,8	2,8	1,0
Индонезия	3,6	38,0	34,4	6,1	22,0	15,9	5,6	24,5	18,9	10,4	9,6	-0,8
Бразилия	2,3	30,5	28,1	2,6	15,6	13,0	2,3	16,9	14,6	0,6	2,3	1,7
Россия	1,2	28,4	27,2	5,3	21,2	15,9	3,3	17,4	14,0	2,4	6,8	4,3
Индия	4,0	31,2	27,2	2,6	17,4	14,9	5,0	15,5	10,6	1,2	0,4	-0,8

Примечание: δ — рост/спад доли Китая за период, процентные пункты.

Источник: расчеты авторов по данным WITS database.

В начале 2020 года торговля через ГСЦ стала одним из ключевых каналов¹⁸ для волнового распространения от страны к стране сначала сбоя в поставках, а затем шоковых спадов производства¹⁹. Именно коллапс системы поставок «точно в срок», начавшийся в феврале с введения карантинных и остановок предприятий в китайской провинции Хубэй, где расположены отделения многих МНК, резко погрузил мир в глубокую и синхронную рецессию, охватившую весной 2020 года одновременно 90% экономик мира²⁰. Наряду с Китаем наибольший вклад в особую синхронность и особую глубину рецессии внесли локдауны предприятий в двух других хабах — Германии и США. При этом в силу нарушений тысяч многоуровневых связей в глобальных сетях поставщиков локдауны и волновое распростра-

¹⁸ Другими важнейшими каналами глобального распространения спадов считаются рынок труда (массовое сокращение занятости из-за локдаунов предприятий), а также резкое падение спроса в двух секторах, требующих тесного физического взаимодействия людей, — международном туризме и услугах.

¹⁹ World Bank. Global economic prospects: June 2020. Washington, DC : World Bank, 2020.

²⁰ Ibid.

нение шоков вызвали рекордно высокий всплеск неопределенности на мировых рынках, уровень которой поднялся вдвое выше, чем в период Великой рецессии 2007—2009 годов [44] (рис. 5).

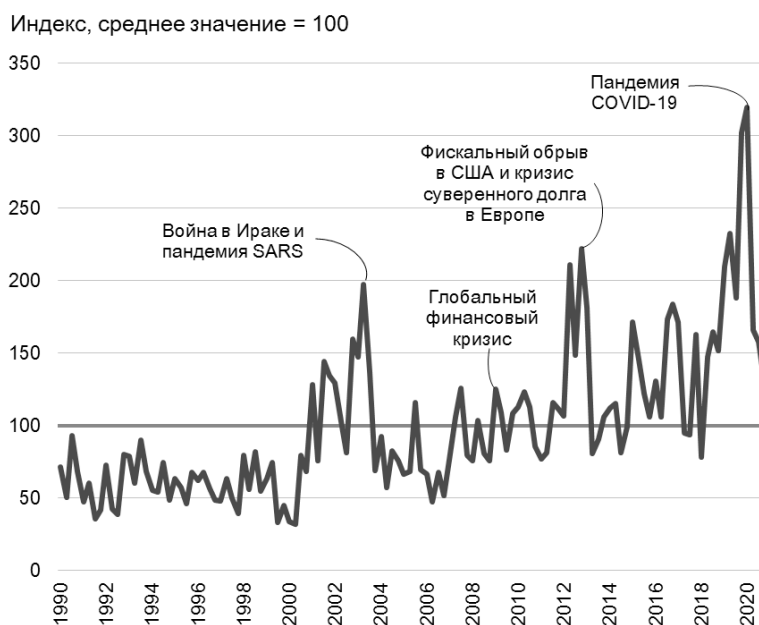


Рис. 5. Динамика мирового индекса неопределенности, 1990—2020 годы

Источник: данные World Uncertainty Index, 2021.

В 2020 году ведущие МНК понесли огромные финансовые потери. Однако это не заставило их отказаться от выгод распределенного производства. Скорее, глобальные компании намерены мобилизовать все имеющиеся в их арсенале средства для качественного посткризисного восстановления своих ГСЦ и противодействия диверсионным рискам в будущем. В этих целях они широко обращаются к стратегиям укрепления резильентности цепочек перед внезапными шоками, стремясь устранить изъяны в архитектуре ГСЦ и адаптировать их к новым, постпандемическим реалиям.

3. Концепция экономической резильентности и ее модель применительно к ГСЦ

Концепция экономической резильентности (economic resilience) берет свое начало в теории систем и теории сложности, описывая возможности устойчивого функционирования сложных нелинейных (или сложных адаптивных) систем в условиях неопределенности. С начала — середины 2010-х годов эта концепция все чаще применяется учеными и практиками к различным областям знаний, включая экологию, политологию и менеджмент [45]. В отношении национальных экономик идея укрепления резильентности была поднята в рамках глобальной исследовательской инициативы ОЭСР 2015 года «Новые подходы к экономическим вызовам» (NAEC initiative), призвавшей академические, управленческие и прочие заинтересованные мировые круги обновить традиционное экономическое мышление и совместно сформулировать ответы на вызовы непредсказуемых перемен²¹.

²¹ OECD. Final NAEC synthesis: New approaches to economic challenges. P. : OECD Publishing, 2015.

Как вытекает из описаний ОЭСР²², **резильентность** — это способность сложной системы гибко рекомбинировать свои элементы и ресурсы для достижения динамической устойчивости в условиях высокой неопределенности, что подразумевает достижение равновесного состояния либо на прежнем, либо на новом уровне развития в ответ на внезапные внешние или внутренние возмущения²³. Система считается резильентной, если она способна поглощать непредсказуемые шоки и быстро после них восстанавливаться, причем это резильентное состояние расценивается как противоположность хрупкости системы (fragility)²⁴.

В отношении ГСЦ идея резильентности касается *обеспечения устойчивости к рискам дизрупции*. В допандемический период концептуальные и управленческие подходы в этой области можно было обнаружить прежде всего в литературе по управлению бизнес-рисками [45] и цепочками поставок [2; 36], причем оба направления исследований опирались на ряд идей из теории сложности и сетевого анализа.

Согласно этим направлениям резильентное состояние системы, в частности ГСЦ,— это результат достижения ею оптимального динамического баланса между двумя структурными свойствами — **робастностью** и **гибкостью**. Робастность (robustness) означает сохранение системой структурной стабильности и функциональности в ситуации внезапного шока (т.е. пребывание системы в безопасности), а гибкость (flexibility) — восстановление эффективной работы системы после шока за счет адаптации ее структурных элементов и ключевых ресурсов к вызванному шоком изменениям в окружающей среде (т.е. безопасное функционирование системы) [3]. Иными словами, резильентная система является, как правило, достаточно робастной для поглощения шока и одновременно достаточно гибкой для самоадаптации к постшоковым изменениям путем рекомбинации своих элементов и ресурсов.

Для достижения большей робастности и гибкости, а в конечном счете — для адаптации к внезапным шокам системе необходимы определенные дополнительные ресурсы, производственные возможности и функциональные способности. В исследованиях, связанных с резильентностью, это разнообразие дополнительных (резервных) активов подводится под более широкий термин «избыточность» (redundancy) [47]. Речь не идет о традиционном увеличении материальных запасов или о создании дополнительных производственных мощностей для противодействия операционным рискам. Применительно к рискам дизрупции и укреплению резильентности ГСЦ понятие избыточности указывает на широкое разнообразие мер — от формирования множественных источников поставок и географической диверсификации фирм-поставщиков до улучшения сетевой конфигурации цепочки и внедрения новых цифровых технологий [3].

Создание избыточности в сложных системах противопоставляется принципу бережливости (leanness) в традиционных системах, которые обычно выигрывают от экономного поведения и практики минимизации затрат [3]. Действительно, на протяжении десятилетий фирмы и страны повышали эффективность производства с помощью таких мер экономии, как минимизация текущих запасов, полная загрузка мощностей или, в последнее время, организация поставок на принципах «точно в срок». Однако в силу возросшей неопределенности экономическая эффективность систем стала зависеть не столько от повышения их текущей рентабельности, сколько от достижения ими длительной резильентности. Это требует наличия резервных активов и свободных мощностей, которые могут быть активированы в случае шока, обеспечивая гибкую рекомбинацию всех имеющихся в системе ресурсов и возможностей.

²² OECD, SIDA. Resilience systems analysis: Learning and recommendations report. P. : OECD Publishing, 2017.

²³ Как следует из экономики сложности, равновесие сложных систем касается их динамической устойчивости в условиях непрерывно меняющейся среды [46].

²⁴ OECD, SIDA. Resilience systems analysis: Learning and recommendations report. P. : OECD Publishing, 2017.

После шока пандемии ведущие МНК стремятся шире придерживаться этих новых концептуальных подходов. Они связывают повышение резильентности своих ГСЦ с новым видом управления рисками — *управлением рисками дизрупции* (disruption risk management), которое ставит под контроль волновое распространение сбоев в случае шока. Такой контроль обычно охватывает как предшоковый, так и постшоковый этапы функционирования ГСЦ (рис. 6).



Рис. 6. Управление рисками дизрупции: модель наращивания резильентности ГСЦ

Источник: авторская разработка на основе [2; 3].

Этап подготовки к шоку связан с реализацией *стратегий упреждающего планирования* (proactive strategies), т. е. такого плана развития ГСЦ, который учитывает вероятность шока и возможные риски дизрупции (условно — план А). Упреждающие стратегии призваны повысить *сопротивляемость цепочки возможным шокам* — ее способность предотвращать или сдерживать волновые эффекты сбоев. Сдерживание касается пространственного распространения и продолжительности сбоев поставок внутри цепочки, а также смягчения негативного воздействия сбоев как на результаты экономической деятельности ГСЦ (выпуск, продажи, рентабельность и т. д.), так и на ее мультиструктурную архитектуру (структура фирм-поставщиков, операций по созданию добавленной стоимости, транспортировки продуктов, конечных рынков сбыта и т. п.).

На предшоковой стадии ведущая фирма применяет широкий спектр взаимодополняющих мер, направленных на одновременное повышение и робастности, и гибкости ГСЦ. *Укрепление робастности* происходит путем оптимизации мультиструктурной архитектуры ГСЦ и создания определенной операционной избыточности в производственном процессе (антидизрупционные материальные запасы, резервные производственные мощности, дублирующие источники поставок и т. д.). *Повышение гибкости* также касается и структурных, и операционных параметров ГСЦ, предполагая аналогичные и комплементарные меры по созданию избытка активов и дополнительных возможностей, которые дают пространство для маневра при адаптации цепочки к постшоковым переменам в окружающей среде.

Постшоковый этап управления дизрупционными рисками возникает в том случае, если во время шока ведущей фирме не удалось предотвратить волновой эффект сбоев упреждающими мерами. На этом этапе реализуются *стратегии ответных дей-*

ствий (reactive strategies), т. е. план реагирования на непредвиденные обстоятельства. Такой план развития ГСЦ (условно — план Б) вступает в силу вместо первоначально-го плана, отражая реально произошедшие сбои в поставках и фактические параметры дизрупции во всех компонентах цепочки. Ответные действия призваны обеспечить *быстрое восстановление цепочки после шока*. Поэтому ведущая фирма активизирует ранее созданные в цепочке элементы избыточности и мобилизует ранее сформированные в ней элементы гибкости в целях снижения финансовых потерь участников ГСЦ после дизрупций и восстановления ее эффективной работы. Проще говоря, координирующая цепочку МНК соединяет упреждающие стратегии сопротивления шоку со стратегиями ответных действий по восстановлению после шока [2].

Таким образом, как показано на рисунке 6, ГСЦ способны самоадаптироваться к непредсказуемым шокам и демонстрировать наилучшие показатели эффективности в условиях неопределенности, только если они находят оптимальный динамический баланс между робастностью и гибкостью. Сопrotивляемость внезапным шокам и успешное восстановление после них являются двумя ключевыми свойствами резильентных ГСЦ и одновременно двумя важнейшими элементами контроля над волновым эффектом сбоев [3]. Этот контроль требует создания избыточных активов, а также — координации предшоковых и постшоковых мер укрепления резильентности во времени и пространстве, что приводит к реструктуризации ГСЦ и перепланированию ее работы на новом уровне развития [48].

4. Постпандемические резильентные стратегии глобальных компаний

Задача сохранения резильентности в условиях возросшей неопределенности побудила ведущие МНК к улучшению способов повышения робастности и гибкости своих ГСЦ — так, чтобы обеспечить их надежное функционирование в случае будущих шоков.

Анализ недавней экономической и управленческой литературы по ГСЦ, появившейся в ходе пандемического кризиса²⁵, позволил нам систематизировать возможные резильентные стратегии МНК в 2020-е годы. Как схематично показано на рисунке 6, мы выделяем здесь три параллельных и дополняющих друг друга направления действий — мультиструктурную оптимизацию ГСЦ, их операционную оптимизацию и их цифровизацию. Все три направления проходят через предшоковую и постшоковую стадии управления дизрупционными рисками, всем трем присущи разнообразные инструменты наращивания резильентности, которые могут применяться как по отдельности, так и в различных взаимодополняющих комбинациях.

Мультиструктурная оптимизация ГСЦ

Первое направление касается оптимизации мультиструктурной архитектуры ГСЦ с помощью следующих инструментов.

1. *Диверсификация и географическая релокация фирм-поставщиков* — основополагающий инструмент укрепления резильентности, содержащий наиболее широкий пакет мер:

1. Расширение географии и числа поставщиков (вплоть до использования двух и более поставщиков однотипной продукции), направленное на создание избыточных, замещающих источников важнейших поставок на каждом этапе производственного цикла. Эта мера должна снизить опасную зависимость участников ГСЦ

²⁵ MGI. Risk, resilience, and rebalancing in global value chains. Washington, DC : McKinsey & Company, 2020; World Bank. Global economic prospects: June 2020. Washington, DC : World Bank, 2020; UNCTAD. World investment report 2020: International production beyond the pandemic. N.Y., NY : United Nations, 2020; OECD. Shocks, risks and global value chains: Insights from the OECD METRO model. P. : OECD Publishing, 2020.

от одного или двух партнеров и локаций, прежде всего — их повышенную зависимость от поставок из Китая. По прогнозу ЮНКТАД, после пандемии к диверсификации поставщиков прибегнут в первую очередь сервисные цепочки, а также ГСЦ в сфере средне- и низкотехнологичного промышленного производства²⁶.

2. Переход от географически отдаленного офшоринга к работе с поставщиками из более близких регионов или к перемещению туда собственных подразделений МНК (nearshoring). Эта мера должна сократить протяженность цепочек и, как следствие, пространственные масштабы волнового эффекта.

3. Частичный рещоринг, т.е. возврат ряда офшорных звеньев ГСЦ, особенно срединных звеньев, расположенных в Китае, в страну происхождения (как правило, развитую). Эта мера коснется «стратегически важных» после пандемии секторов (типа фармацевтики) и некоторых трудоемких отраслей (например, производства одежды) [4]. Вопреки представлениям, сложившимся после шока пандемии, не следует ожидать тенденции массового рещоринга во многих отраслях: как показывают расчеты²⁷, чрезмерная локализация производства не принесет национальным экономикам ни большей безопасности, ни большей эффективности, но лишь подорвет при этом резильентность ГСЦ, снижая их структурную гибкость и разнообразие источников поставок.

II. **Регионализация ГСЦ** — переход от глобально рассредоточенной конфигурации цепочек к их более концентрированному, макрорегиональному формату, без сокращения при этом числа их функциональных звеньев. Еще до пандемии макрорегиональные ГСЦ доминировали на территории высоко интегрированного ЕС и в Восточной Азии, тогда как в Северной Америке и в других частях мира преобладали менее компактные цепочки, чьи участники в большей мере зависели от географически удаленных партнеров, чем от поставщиков из своего макрорегиона²⁸. Но в ближайшие годы задача снижения дизрупционных рисков приведет к повсеместному распространению макрорегионального формата ГСЦ, особенно в добывающей и обрабатывающей промышленности²⁹. Иными словами, число поставщиков и звеньев в ГСЦ будет продолжать расти, но при их сосредоточении в пределах более компактных пространств.

III. **Стратегия смартсорсинга** — формирование таких конфигураций ГСЦ, которые смогут обеспечить непрерывность инновационного процесса вдоль всей цепочки, поддерживая тем самым ее конкурентные преимущества. Ведущие МНК стали культивировать такие стратегии еще с 2010-х годов: для освоения технологически передовых производств (advanced manufacturing) они все чаще размещали срединные звенья промышленных ГСЦ (переработка, сборка) на территориях с высококвалифицированным трудом, университетами мирового класса или кластерами с уникальной специализацией [49]. Но в 2020-е годы этот инновационно-ориентированный подход получит, судя по всему, еще большее распространение, позволяя сохранять робастность и эффективное функционирование ГСЦ в ситуации шоков. Кроме того, следует ожидать наращивания собственных инвестиций МНК в формирование инновационных кластеров в различных точках мира, включая инвестиции в развитие межфирменных партнерств в смежных отраслях. Наконец, МНК

²⁶ UNCTAD. World investment report 2020: International production beyond the pandemic. N.Y., NY : United Nations, 2020.

²⁷ OECD. Shocks, risks and global value chains: Insights from the OECD METRO model. P. : OECD Publishing, 2020.

²⁸ World Bank. World development report 2020: Trading for development in the age of global value chains. Washington, DC : World Bank, 2020.

²⁹ UNCTAD. World investment report 2020: International production beyond the pandemic. N.Y., NY : United Nations, 2020.

продолжат размещение наиболее наукоемких звеньев цепочек (разработка продуктовой идеи, дизайна и т. п.) за пределами развитых стран, переключаясь на развивающиеся и транзитные экономики (офшоринг НИОКР), что является относительно недавней тенденцией, нетипичной для предыдущих этапов глобализации [50].

Операционная оптимизация ГСЦ

Второе направление касается оптимизации самого процесса создания готового продукта (цикл операций по созданию добавленной стоимости и соответствующие им этапы поставок на рисунке 2), охватывая следующие инструменты.

I. Создание избыточных активов по стадиям производственного цикла, т. е. формирование резервных материальных запасов, буферных производственных мощностей или дублирующих источников поставок. Шок пандемии поставил ведущие МНК перед управленческой дилеммой: должны ли они жертвовать очевидными выгодами экономии затрат через поставки «точно в срок» ради перспектив противодействия будущим шокам путем дополнительных инвестиций в операционную избыточность? Такие инвестиции отвлекают значительные средства лишь по причине вероятности шока и оказываются весьма затратными как для лидирующей МНК, так и для рядовых участников цепочки [3]. Тем не менее многие МНК сделали выбор в пользу создания избыточных активов на уровне отдельных, критически важных звеньев ГСЦ, а иногда и в большинстве звеньев вдоль всей цепочки³⁰. Во избежание перенакопления избыточных активов, чреватого снижением, а не повышением резильентности, ведущие фирмы намерены применять цифровые технологии, позволяющие определить, где именно, какого типа и в каких объемах возникает потребность в анти-шоковых резервах.

II. Снижение текущих затрат и наращивание операционной гибкости производства за счет применения передовых производственных технологий (цифровые платформы, модульные решения, 3D-печать и т. д.). Для быстрого восстановления цепочки после шока ведущей фирме необходимо сочетать упреждающее создание операционной избыточности для противодействия волновому сбою в поставках с дальнейшим поддержанием хода производства, если этот сбой произошел. Поэтому МНК будут все шире применять разнообразные приложения традиционных ИКТ, которые позволяют снижать различные виды текущих затрат (на связь, производство, логистику, таможенные процедуры и т. д.) и одновременно — повышать гибкость операций на протяжении всего производственного цикла (рекомбинация бизнес-задач, улучшение координации поставок и т. п.)³¹. Снижение текущих затрат особенно важно для ГСЦ в секторах обрабатывающей промышленности с их высокими транзакционными издержками, связанными с трансграничной транспортировкой грузов³².

Опрос 60 ведущих МНК в мировой экономике, проведенный McKinsey Global Institute в мае 2020 года³³, подтвердил, что почти все опрошенные глобальные ком-

³⁰ MGI. Risk, resilience, and rebalancing in global value chains. Washington, DC : McKinsey & Company, 2020.

³¹ Так, аддитивное производство, которое, как показывают исследования [51], дополняет традиционное и тем самым расширяет торговлю через ГСЦ, позволяет не только экономить время на прототипировании, но и снижать риски сбоев в поставках за счет 3D-печати недостающих компонентов. Оно также может уменьшить количество звеньев в цепочке и, как следствие, географию волнового распространения сбоев, повышая резильентность ГСЦ на этапах до и после дизрупции [52].

³² WTO. World trade report 2018: The future of world trade. How digital technologies are transforming global commerce. Geneva : World Trade Organization, 2018.

³³ MGI. Risk, resilience, and rebalancing in global value chains. Washington, DC : McKinsey & Company, 2020.

пании (93%) намерены развернуть те или иные инструменты наращивания резильентности своих ГСЦ по линии их мультиструктурной или операционной оптимизации либо на обоих направлениях сразу. В среднем 44% опрошенных компаний готовы пожертвовать практикой торговли «точно в срок» и текущей рентабельностью цепочек ради их длительной резильентности, достигаемой через вложения в избыточность, дублирование поставщиков и диверсификацию источников поставок. Вместе с тем опрос подтвердил и выводы литературы о том, что релокация звеньев ГСЦ имеет свои институциональные и технологические ограничения, особенно в высокотехнологичных отраслях [4]. Например, релокация может подорвать долгосрочные межфирменные партнерства в глобальных сетях поставщиков, где тысячи компаний накопили за годы определенный объем взаимного доверия и нематериальных знаний, часто обладая доступом к высокоспециализированным навыкам производителей, входящих в различные региональные кластеры мира.

Цифровизация ГСЦ

Третье направление касается извлечения потенциальных выгод из углубленной цифровизации ГСЦ. Цифровизация считается основным способом одновременного снижения диверсионных рисков, производственных издержек и дополнительных расходов, направляемых инвестициями в избыточность³⁴.

Новые ИКТ и производственные технологии на базе ИКТ — такие как *анализ больших данных, передовые системы отслеживания, блокчейн, децентрализованные агенто-ориентированные системы контроля, передовая робототехника и приложения Индустрии 4.0* (киберфизические производственные системы, аддитивное производство и др.) [53] — обеспечивают обмен данными между участниками ГСЦ и координацию их действий вдоль всей цепочки в режиме реального времени. Такие технологии принципиально повышают прозрачность трансграничных торговых потоков и наглядность доступных ресурсов в цепочке, позволяя заведомо отслеживать источники возможных дизрупций и быстро пресекать их волновое распространение.

Различные комбинации цифровых технологий могут радикально улучшить как качество управления сложным производством внутри ГСЦ, так и качество контроля над волновым эффектом сбоев, создавая возможность имитационного моделирования в отношении негативных воздействий дизрупции, сценариев постшокового восстановления цепочек и вариантов их реструктуризации [48; 52]. Хотя к настоящему времени некоторые новейшие цифровые технологии еще не вполне созрели или недостаточно апробированы [53], управленческая литература прогнозирует, что прогресс в цифровизации может привести к появлению **нового поколения ГСЦ с низкой чувствительностью к неопределенности**. Это произойдет благодаря тому, что ГСЦ вооружатся новыми цифровыми аналитическими алгоритмами и будут наращивать торговлю данными (дизайном продукции, программным обеспечением и т. д.) [52].

В целом постпандемический этап цифровизации ГСЦ видится нам тем генеральным трендом, который позволит радикально снизить нынешнюю уязвимость распределенного производства. Отметим и другое: опрос глобальных компаний,

³⁴ Примером может служить совместная технология 3D-печати, разработанная американской логистической компанией United Parcel Service и немецкой компанией SAP. Она позволяет экономить время и снижать риски поставок за счет производства товаров непосредственно в дистрибьютерных центрах UPS по всему миру. Другой пример — разработка судоходной сетью Maersk и компанией IBM совместной блокчейн-платформы для лучшей кооперации множества участников ГСЦ, позволяющей сделать контейнерные перевозки между Африкой и Европой дешевле, быстрее и надежнее [3].

касающийся укрепления резильентности ГСЦ через цифровизацию [53], выявил необходимость повышения доверия между фирмами-партнерами для улучшения эффективности их взаимодействий и прозрачности обмена информацией. Важным вкладом в этом направлении может стать внедрение цифровых платформ для интерактивного диалога участников цепочки, включая диалог каждой пары «поставщик — покупатель» [3]. Более того, как свидетельствуют теория и практика [45; 54], сдерживание волнового эффекта требует сочетания материальных инвестиций в избыточность и в новые активы с нематериальными вложениями в силу партнерских связей внутри ГСЦ, поскольку доверие позволяет сбить негативные ожидания волновых сбоев, подобные финансовой панике.

5. Окна новых возможностей для национальных экономик

Хотя шок от пандемии COVID-19 вызвал резкое временное сжатие международной торговли, в том числе — через ГСЦ (рис. 3), он не привел к дезинтеграции или масштабной деглобализации мировой экономики, как того опасались многие политики весной 2020 года. Последние исследования в области ГСЦ³⁵ предоставляют многочисленные количественные доказательства того, что преимущества распределенного производства и торговли добавленной стоимостью перевешивают риски волновых сбоев в поставках в случае внезапных шоков [55]³⁶. Иными словами, глобализация как таковая не увеличивает хрупкости экономических систем. Напротив, растущая сложность продуктов и возросшая глобальная неопределенность побуждают управленческие круги всех уровней пересматривать традиционные представления об устойчивости систем, смещая стратегические приоритеты с максимизации текущей рентабельности на достижение длительной резильентности.

Действительно, в ближайшие десятилетия мир будет все в большей степени основан на сетевых взаимодействиях, наращивая одновременно свою глобальную взаимосвязанность и локальную диверсифицированность. Такой мир, вероятно, столкнется со все более интенсивными волновыми шоками (эпидемии, бедствия в результате изменений климата, сбои от появления новых подрывных технологий, финансовые кризисы и т. п.), которые будут непрерывно тестировать резильентность и адаптивность существующих систем. Это значит, что с 2020-х годов усилия по наращиванию резильентности станут не только ключевым императивом развития, но и ключевым источником конкурентных преимуществ для всех типов экономик и бизнеса.

На текущий момент ГСЦ — один из первых сегментов мировой экономики, где намечается широкое применение резильентных стратегий. Отчасти такие стратегии были развернуты ведущими МНК еще до пандемического кризиса, но в ближайшие годы они будут только набирать обороты, порождая все более совершенные методы управления дизрупционными рисками.

³⁵ World Bank. World development report 2020: Trading for development in the age of global value chains. Washington, DC : World Bank, 2020; OECD. Global value chains: Efficiency and risks in the context of COVID-19 // OECD Policy Responses to Coronavirus (COVID-19). 2021. doi: <https://doi.org/10.1787/67c75fdc-en>.

³⁶ Так, расчеты ОЭСР на основе его модели международной торговли показывают, что если бы весной 2020 года правительства настояли на массовом релокации звеньев ГСЦ (их релокации на территорию стран происхождения ведущих МНК), национальные экономики были бы меньше подвержены внезапным внешним шокам, но одновременно потеряли бы в эффективности, а также в способности смягчать внезапные внутренние шоки через международную торговлю (см. OECD. Shocks, risks and global value chains: Insights from the OECD METRO model. P. : OECD Publishing, 2020.).

Какие последствия может нести этот тренд для развития национальных экономик и корректировки национальных экономических курсов?

На наш взгляд, резильентные стратегии глобальных компаний выводят глобализацию на новый исторический этап — менее турбулентный и более упорядоченный по сравнению с ее предыдущими фазами. В свою очередь, глобализация 2020-х годов, названная в литературе реглобализацией [4], может открыть новые возможности развития для значительной части догоняющих экономик путем углубления их связей с мировыми рынками. В недавнем исследовании Всемирного банка по ГСЦ³⁷ прогнозируется, что в 2020-х годах все больший круг стран и территорий сможет извлекать выгоды от расширенного участия в распределенном производстве.

Во-первых, в ближайшие пять лет реконфигурация ГСЦ и перемещение их звеньев из текущих локаций в другие юрисдикции могут затронуть до четверти мировых производственных мощностей по выпуску торгуемых промышленных товаров³⁸. Такие фундаментальные изменения в глобальном промышленном ландшафте способны открыть для ряда развивающихся территорий возможность быстро обновить свою специализацию и найти новую нишу в различных ГСЦ. Выйдя на мировые экспортные рынки, эти страны могут потеснить ранее доминирующие позиции Китая, в то время как сам Китай, вероятнее всего, превратится из крупнейшего в мире поставщика относительно дешевых промежуточных товаров в крупнейший рынок конечного потребления и сбыта³⁹.

Во-вторых, ожидаемый переход ГСЦ от глобально рассредоточенного формата к более компактным конфигурациям (через регионализацию, релокацию поставщиков в соседние регионы, частичный рещоринг и т. д.) может усилить экономическую интеграцию в рамках глобальных макрорегионов (Европа в целом, Балтийский макрорегион, Юго-Восточная Азия, регионы Латинской Америки и т. д.), что позволит им улучшить свою специализацию и специализацию стран-участниц. По сути, в мире будут все чаще появляться новые взаимосвязанные субрегионы и экономические альянсы сетевого типа. Это сделает глобальную экономику более диверсифицированной и многополярной, работая на устранение разрыва между так называемым центром и периферией, в терминах Валлерстайна.

В-третьих, прогресс в цифровизации ГСЦ будет сопровождаться дальнейшей сервисификацией (servicification) обрабатывающей промышленности, т. е. инновационные промышленные товары будут все чаще экспортироваться вместе с поставками инновационных услуг [56]. Более того, ожидается, что глобализация сектора услуг будет все интенсивнее опережать появление новых ГСЦ в сфере промышленной обработки⁴⁰. Эта тенденция позволяет таким странам с переходной экономикой, как Россия, специализация которой сочетает сырьевой экспорт с быстрым развитием внутреннего сектора ИКТ, улучшить свои позиции на мировых рынках: страна может быстрее встроиться в высокодоходные сервисные звенья ГСЦ, чем перейти от экспорта сырья к экспорту промышленной продукции с более высокой степенью обработки.

Наконец, многообещающим для таких стран, как Россия, выглядит и то, что в постпандемическую эпоху ведущие МНК будут все чаще размещать высокотехнологичные звенья ГСЦ, в том числе звенья, ответственные за НИОКР, на территории развивающихся стран и стран с формирующимся рынком.

³⁷ World Bank. World development report 2020: Trading for development in the age of global value chains. Washington, DC: World Bank, 2020.

³⁸ MGI. Risk, resilience, and rebalancing in global value chains. Washington, DC : McKinsey & Company, 2020.

³⁹ World Bank. World development report 2020: Trading for development in the age of global value chains. Washington, DC : World Bank, 2020.

⁴⁰ WTO. World trade report 2019: The future of services trade. Geneva : World Trade Organization, 2019.

Однако реализация этих новых возможностей развития не может быть автоматической. Согласно исследованию Всемирного банка⁴¹ в 2020-х годах ГСЦ могут остаться важным драйвером устойчивого роста для многих развивающихся и переходных экономик, но только при условии, что они ускорят реформы по улучшению делового климата, либерализации торговли и сферы прямых иностранных инвестиций. Одновременно от развитых стран потребуются более предсказуемая внешнеэкономическая политика, позволяющая держать свои рынки открытыми и избегать торговых конфликтов (типа недавнего конфликта между США и Китаем). При этом всем типам национальных экономик придется лучше заботиться об экологии, а также избегать введения каких-либо дополнительных торговых барьеров, чтобы обеспечить взаимные устойчивые выгоды от участия в ГСЦ и их справедливое распределение.

В заключение важно отметить, что анализ проблемы резильентности экономических систем выходит за рамки традиционного экономического мейнстрима. В этом смысле он относится к перспективным исследованиям, которые должны шире опираться на теорию экономической сложности (complexity economics) [46]. Наша статья затрагивает ряд аспектов этой теории, но их более глубокое рассмотрение применительно к миру ГСЦ и в целом к развитию постпандемического мира остается предметом будущих публикаций.

Статья подготовлена в рамках государственного задания Центра инновационной экономики и промышленной политики Института экономики РАН на тему «Формирование научно-технологического контура и институциональной модели ускорения экономического роста в Российской Федерации».

Список литературы

1. Baldwin R. E., Tomiura E. Thinking ahead about the trade impact of COVID-19 // Economics in the time of COVID-19 / R. E. Baldwin, B. Weder di Mauro (eds.). L., 2020. P. 59–71.
2. Dolgui A., Ivanov D., Sokolov B. Ripple effect in the supply chain: An analysis and recent literature // International Journal of Production Research. 2018. Vol. 56, № 1–2. P. 414–430. doi: <https://doi.org/10.1080/00207543.2017.1387680>.
3. Ivanov D., Dolgui A., Sokolov B. Ripple effect in the supply chain: Definitions, frameworks and future research perspectives // Handbook of ripple effects in the supply chain / D. Ivanov, A. Dolgui, B. Sokolov (eds.). Cham, 2019. P. 1–33.
4. Gereffi G. What does the COVID-19 pandemic teach us about global value chains?: The case of medical supplies // Journal of International Business Policy. 2020. Vol. 3, № 3. P. 287–301. doi: <https://doi.org/10.1057/s42214-020-00062-w>.
5. Antràs P. De-globalisation? Global value chains in the post-COVID-19 age. NBER Working Papers. 2020. № 28115. doi: <https://doi.org/10.3386/w28115>.
6. Miroudot S., Nordström H. Made in the world?: Global value chains in the midst of rising protectionism // Review of Industrial Organization. 2020. Vol. 57, № 2. P. 195–222. doi: <https://doi.org/10.1007/s11151-020-09781-z>.
7. Felbermayr G., Görg H. Implications of COVID-19 for globalization // The world economy after the coronavirus shock: Restarting globalization / G. Felbermayr (ed.). Kiel, 2020. P. 3–14.
8. Javorcik B. Global supply chains will not be the same in the post-COVID-19 world // COVID-19 and trade policy: Why turning inward won't work / R. Baldwin, S. Evenett (eds.). L., 2020. P. 111–116.
9. Кондратьев В. Б. Мировая экономика как система глобальных цепочек стоимости // Мировая экономика и международные отношения. 2015. № 3. С. 5–17.
10. Кадочников П. А., Кнобель А. Ю., Синельников-Мурылев С. Г. Открытость российской экономики как источник экономического роста // Вопросы экономики. 2016. № 12. С. 26–42. doi: <https://doi.org/10.32609/0042-8736-2016-12-26-42>.

⁴¹ World Bank. World development report 2020: Trading for development in the age of global value chains. Washington, DC : World Bank, 2020.

11. Смородинская Н. В., Катуков Д. Д. Распределенное производство и «умная» повестка национальных экономических стратегий // Экономическая политика. 2017. Т. 12, № 6. С. 72—101. doi: <https://doi.org/10.18288/1994-5124-2017-6-04>.
12. Симачев Ю. В., Федюнина А. А., Кузык М. Г. и др. Россия в глобальном производстве. Доклад НИУ ВШЭ. М., 2020.
13. Gereffi G., Humphrey J., Kaplinsky R., Sturgeon T. J. Introduction: Globalisation, value chains and development // IDS Bulletin. 2001. Vol. 32, № 3. P. 1—8. doi: <https://doi.org/10.1111/j.1759-5436.2001.mp32003001.x>.
14. Sturgeon T. J. From commodity chains to value chains: Interdisciplinary theory building in an age of globalization // Frontiers of commodity chain research / J. Bair (ed.). Stanford, CA, 2008. P. 110—135.
15. Coe N. M., Yeung H. W.—с. Global production networks: Theorizing economic development in an interconnected world. Oxford, 2015.
16. Baldwin R. E. Trade and industrialization after globalization's second unbundling: How building and joining a supply chain are different and why it matters // Globalization in an age of crisis: Multilateral economic cooperation in the twenty-first century / R. C. Feenstra, A. M. Taylor (eds.). Chicago, IL, 2013. P. 165—212.
17. Baldwin R. E. The great convergence: Information technology and the new globalization. Cambridge, MA, 2016.
18. Taglioni D., Winkler D. Making global value chains work for development. Washington, DC, 2016.
19. de Marchi V., Di Maria E., Golini R., Perri A. Nurturing International Business research through Global Value Chains literature: A review and discussion of future research opportunities // International Business Review. 2020. Vol. 29, № 5. P. 101708. doi: <https://doi.org/10.1016/j.ibusrev.2020.101708>.
20. Смородинская Н. В., Катуков Д. Д. Когда и почему региональные кластеры становятся базовым звеном современной экономики // Балтийский регион. 2019. Т. 11, № 3. С. 61—91. doi: <https://doi.org/10.5922/2079-8555-2019-3-4>.
21. Ponte S., Sturgeon T. Explaining governance in global value chains: A modular theory-building effort // Review of International Political Economy. 2014. Vol. 21, № 1. P. 195—223. doi: <https://doi.org/10.1080/09692290.2013.809596>.
22. Russell M. G., Smorodinskaya N. V. Leveraging complexity for ecosystemic innovation // Technological Forecasting and Social Change. 2018. Vol. 136. P. 114—131. doi: <https://doi.org/10.1016/j.techfore.2017.11.024>.
23. Baldwin R. E., Lopez-Gonzalez J. Supply-chain trade: A portrait of global patterns and several testable hypotheses // The World Economy. 2015. Vol. 38, № 11. P. 1682—1721. doi: <https://doi.org/10.1111/twec.12189>.
24. Cattaneo O., Gereffi G., Staritz C. Global value chains in a postcrisis world: Resilience, consolidation, and shifting end markets // Global value chains in a postcrisis world: A development perspective / O. Cattaneo, G. Gereffi, C. Staritz (eds.). Washington, DC, 2010. P. 3—20.
25. Frederick S. Global value chain mapping // Handbook on global value chains / S. Ponte, G. Gereffi, G. Raj-Reichert (eds.). Cheltenham, 2019. P. 29—53.
26. Mayer F. W., Phillips N. Outsourcing governance: States and the politics of a 'global value chain world' // New Political Economy. 2017. Vol. 22, № 2. P. 134—152. doi: <https://doi.org/10.1080/13563467.2016.1273341>.
27. Los B., Timmer M. P., de Vries G. J. How global are global value chains?: A new approach to measure international fragmentation // Journal of Regional Science. 2015. Vol. 55, № 1. P. 66—92. doi: <https://doi.org/10.1111/jors.12121>.
28. Grossman G. M., Rossi-Hansberg E. Trading tasks: A simple theory of offshoring // American Economic Review. 2008. Vol. 98, № 5. P. 1978—1997. doi: <https://doi.org/10.1257/aer.98.5.1978>.
29. Hausmann R., Hwang J., Rodrik D. What you export matters // Journal of Economic Growth. 2007. Vol. 12, № 1. P. 1—25. doi: <https://doi.org/10.1007/s10887-006-9009-4>.
30. Sreedevi R., Saranga H. Uncertainty and supply chain risk: The moderating role of supply chain flexibility in risk mitigation // International Journal of Production Economics. 2017. Vol. 193. P. 332—342. doi: <https://doi.org/10.1016/j.ijpe.2017.07.024>.
31. Owens E. L., Wu J. S., Zimmerman J. Idiosyncratic shocks to firm underlying economics and abnormal accruals // The Accounting Review. 2016. Vol. 92, № 2. P. 183—219. doi: <https://doi.org/10.2308/accr-51523>.

32. Elliott M., Golub B., Leduc M. V. Supply network formation and fragility. SSRN Working Papers, 2020. doi: <https://doi.org/10.2139/ssrn.3525459>.
33. Taschereau-Dumouchel M. Cascades and fluctuations in an economy with an endogenous production network. SSRN Working Papers, 2020. doi: <https://doi.org/10.2139/ssrn.3115854>.
34. Datta P. Supply network resilience: A systematic literature review and future research // The International Journal of Logistics Management. 2017. Vol. 28, № 4. P. 1387—1424. doi: <https://doi.org/10.1108/IJLM-03-2016-0064>.
35. Scheibe K. P., Blackhurst J. Supply chain disruption propagation: A systemic risk and normal accident theory perspective // International Journal of Production Research. 2018. Vol. 56, № 1—2. P. 43—59. doi: <https://doi.org/10.1080/00207543.2017.1355123>.
36. Basole R. C., Bellamy M. A. Supply network structure, visibility, and risk diffusion: A computational approach // Decision Sciences. 2014. Vol. 45, № 4. P. 753—789. doi: <https://doi.org/10.1111/dec.12099>.
37. Chopra S., Sodhi M. S. Reducing the risk of supply chain disruptions // MIT Sloan Management Review. 2014. Vol. 55, № 3. P. 73—80.
38. Minas J. P., Simpson N. C., Kao T.— W. New measures of vulnerability within supply networks: A comparison of industries // Handbook of ripple effects in the supply chain / D. Ivanov, A. Dolgui, B. Sokolov (eds.). Cham, 2019. P. 209—227.
39. Snyder L. V., Atan Z., Peng P. et al. OR/MS models for supply chain disruptions: A review // IIE Transactions. 2015. Vol. 48, № 2. P. 89—109. doi: <https://doi.org/10.1080/0740817X.2015.1067735>.
40. Acemoglu D., Carvalho V. M., Ozdaglar A., Tahbaz-Salehi A. The network origins of aggregate fluctuations // Econometrica. 2012. Vol. 80, № 5. P. 1977—2016. doi: <https://doi.org/10.3982/ECTA9623>.
41. Barrot J.-N., Sauvagnat J. Input specificity and the propagation of idiosyncratic shocks in production networks // The Quarterly Journal of Economics. 2016. Vol. 131, № 3. P. 1543—1592. doi: <https://doi.org/10.1093/qje/qjw018>.
42. Carvalho V. M., Tahbaz-Salehi A. Production networks: A primer // Annual Review of Economics. 2019. Vol. 11, № 1. P. 635—663. doi: <https://doi.org/10.1146/annurev-economics-080218-030212>.
43. Coronese M., Lamperti F., Keller K. et al. Evidence for sharp increase in the economic damages of extreme natural disasters // Proceedings of the National Academy of Sciences. 2019. Vol. 116, № 43. P. 21450—21455. doi: <https://doi.org/10.1073/pnas.1907826116>.
44. Baker S. R., Bloom N., Davis S. J., Terry S. J. COVID-induced economic uncertainty. NBER Working Papers. 2020. № 26983. doi: <https://doi.org/10.3386/w26983>.
45. Linkov I., Trump B. D. The science and practice of resilience. Cham, 2019.
46. Arthur W. B. Foundations of complexity economics // Nature reviews. Physics. 2021. № 3. P. 136—145. doi: <https://doi.org/10.1038/s42254-020-00273-3>.
47. Martin R., Sunley P. On the notion of regional economic resilience: Conceptualization and explanation // Journal of Economic Geography. 2015. Vol. 15, № 1. P. 1—42. doi: <https://doi.org/10.1093/jeg/lbu015>.
48. Ivanov D. Viable supply chain model: Integrating agility, resilience and sustainability perspectives-lessons from and thinking beyond the COVID-19 pandemic // Annals of operations research. 2020. P. 1—21. doi: <https://doi.org/10.1007/s10479-020-03640-6>.
49. Berger S. Making in America: From innovation to market. Cambridge, MA, 2013.
50. Belderbos R., Sleuwaegen L., Somers D., De Backer K. Where to locate innovative activities in global value chains: Does co-location matter? // OECD Science, Technology and Industry Policy Papers. 2016. № 30. doi: <https://doi.org/10.1787/5jlv8zmp86jg-en>.
51. Freund C., Mulabdic A., Ruta M. Is 3D printing a threat to global trade? The trade effects you didn't hear about // World Bank Policy Research Working Papers. 2019. № 9024.
52. Ivanov D., Dolgui A., Sokolov B. The impact of digital technology and Industry 4.0 on the ripple effect and supply chain risk analytics // International Journal of Production Research. 2019. Vol. 57, № 3. P. 829—846. doi: <https://doi.org/10.1080/00207543.2018.1488086>.
53. Das A., Gottlieb S., Ivanov D. Managing disruptions and the ripple effect in digital supply chains: Empirical case studies // Handbook of ripple effects in the supply chain / D. Ivanov, A. Dolgui, B. Sokolov (eds.). Cham, 2019. P. 261—285.

54. Roscoe S., Skipworth H., Aktas E., Habib F. Managing supply chain uncertainty arising from geopolitical disruptions: Evidence from the pharmaceutical industry and Brexit // *International Journal of Operations & Production Management*. 2020. Vol. 40, № 9. P. 1499—1529. doi: <https://doi.org/10.1108/IJOPM-10-2019-0668>.

55. Eppinger P., Felbermayr G., Krebs O., Kukharsky B. COVID-19 shocking global value chains // *Kiel Working Papers*. 2020. № 2167.

56. Lanz R., Maurer A. Services and global value chains: Servicification of manufacturing and services networks // *Journal of International Commerce, Economics and Policy*. 2015. Vol. 6, № 3. P. 1—18. doi: <https://doi.org/10.1142/S1793993315500143>.

Об авторах

Наталья Вадимовна Смородинская, кандидат экономических наук, ведущий научный сотрудник, Институт экономики РАН, Россия.

E-mail: smorodinskaya@gmail.com

<https://orcid.org/0000-0002-4741-9197>

Даниил Дмитриевич Катуков, научный сотрудник, Институт экономики РАН, Россия.

E-mail: dkatukov@gmail.com

<https://orcid.org/0000-0003-3839-5979>

Вячеслав Евгеньевич Малыгин, старший научный сотрудник, Институт экономики РАН, Россия.

E-mail: slavmal53@gmail.com

<https://orcid.org/0000-0003-0545-6456>

GLOBAL VALUE CHAINS IN THE AGE OF UNCERTAINTY: ADVANTAGES, VULNERABILITIES, AND WAYS FOR ENHANCING RESILIENCE

N. V. Smorodinskaya

D. D. Katukov

V. E. Malygin

Institute of Economics Russian Academy of Sciences
32 Nakhimovskiy Prospekt, Moscow, 117218, Russia

Received 20 April 2021

doi: 10.5922/2079-8555-2021-3-5

© Smorodinskaya, N.V., Katukov,
D.D., Malygin, V.E., 2021

In this paper, we seek to explain the fundamental vulnerability of global value chains (GVCs) to sudden shocks, as revealed by the COVID-19 pandemic crisis, and outline ways for enhancing their adaptability to the increased uncertainty at both conceptual and policy levels. We consider the concept and a typical multi-structural model of GVCs, highlighting

To cite this article: Smorodinskaya, N.V., Katukov, D.D., Malygin, V.E., 2021, Global value chains in the age of uncertainty: advantages, vulnerabilities, and ways for enhancing resilience, *Balt. Reg.*, Vol. 13, no 3, p. 78—107. doi: 10.5922/2079-8555-2021-3-5.

the network complexity of the system of distributed production and trade in value added. Not only does this system bring competitive advantages to GVC partner countries, but also it entails risks of cascading production disruptions. We examine these risks by analysing the ripple effect of supply disruptions in GVCs when a sudden local shock can propagate globally through inter-firm supplier links, generating growing output losses across industries and economies. From this perspective, we describe the pandemic-induced breakdown in the global just-in-time supply system in spring 2020 and its role in the escalating global recession. In analysing the mechanisms of post-pandemic GVC adaptation to uncertainty, we look at the concept of economic resilience and properties of resilient systems (robustness, flexibility, redundancy, and dynamic sustainability). We scrutinise the supply chain resilience model used by leading MNEs (GVC organisers) in their disruption risk management at pre-disruption and post-disruption stages. We classify resilience strategies devised by MNEs after 2020 into three interrelated categories: namely, multi-structural GVC optimisation (diversification and relocation of suppliers), operational optimisation (building redundancy and production flexibility), and GVC digitalisation. We conclude by outlining windows of opportunity to improve international specialisation and growth patterns, which may open in the 2020s for developing economies, including Russia, due to the ongoing restructuring of GVCs and their global supplier networks.

Keywords:

global value chains, COVID-19 pandemic crisis, uncertainty, ripple effect, economic resilience, multinational enterprises, disruption risk management

References

1. Baldwin, R. E., Tomiura, E. 2020, Thinking ahead about the trade impact of COVID-19. In: Baldwin, R. E., Weder di Mauro, B. (eds.) *Economics in the time of COVID-19*, London, CEPR Press, p. 59–71.
2. Dolgui, A., Ivanov, D., Sokolov, B. 2018, Ripple effect in the supply chain: An analysis and recent literature, *International Journal of Production Research*, vol. 56, no. 1–2, p. 414–430. doi: <https://doi.org/10.1080/00207543.2017.1387680>.
3. Ivanov, D., Dolgui, A., Sokolov, B. 2019, Ripple effect in the supply chain: Definitions, frameworks and future research perspectives. In: Ivanov, D., Dolgui, A., Sokolov, B. (eds.) *Handbook of ripple effects in the supply chain*, Cham, Springer, p. 1–33.
4. Gereffi, G. 2020, What does the COVID-19 pandemic teach us about global value chains? The case of medical supplies, *Journal of International Business Policy*, vol. 3, no. 3, p. 287–301. doi: <https://doi.org/10.1057/s42214-020-00062-w>.
5. Antonarès, P. 2020, De-globalisation? Global value chains in the post-COVID-19 age, *NBER Working Papers*, no. 28115. doi: <https://doi.org/10.3386/w28115>.
6. Miroudot, S., Nordström, H. 2020, Made in the world?: Global value chains in the midst of rising protectionism, *Review of Industrial Organization*, vol. 57, no. 2, p. 195–222. doi: <https://doi.org/10.1007/s11151-020-09781-z>.
7. Felbermayr, G., Görg, H. 2020, Implications of COVID-19 for globalization. In: Felbermayr, G. (ed.) *The world economy after the coronavirus shock: Restarting globalization*, Kiel, Kiel Institute for the World Economy, p. 3–14.
8. Javorcik, B. 2020, Global supply chains will not be the same in the post-COVID-19 world. In: Baldwin, R., Evenett, S. (eds.) *COVID-19 and trade policy: Why turning inward won't work*, London, CEPR Press, p. 111–116.
9. Kondratiev, V. B. 2015, World economy as global value chain's network, *World economy and international relations*, no. 3, p. 5–17 (In Russ.).
10. Kadochnikov, P. A., Knobel, A. Y., Sinelnikov-Murylev, S. G. 2016, Openness of the Russian economy as a source of economic growth, *Voprosy ekonomiki*, no. 12, p. 26–42. doi: <https://doi.org/10.32609/0042-8736-2016-12-26-42> (In Russ.).
11. Smorodinskaya, N. V., Katukov, D. D. 2017, Dispersed model of production and smart agenda of national economic strategies, *Ekonomicheskaya politika*, vol. 12, no. 6, p. 72–101. doi: <https://doi.org/10.18288/1994-5124-2017-6-04> (In Russ.).

12. Simachev, Yu. V., Fedyunina, A. A., Kuzyk, M. G. et al. 2020, *Rossiya v global'nom proizvodstve* [Russia in global production], National Research University Higher School of Economics report, Moscow (In Russ.).
13. Gereffi, G., Humphrey, J., Kaplinsky, R., Sturgeon, T. J. 2001, Introduction: Globalisation, value chains and development, *IDS Bulletin*, vol. 32, no. 3, p. 1–8. doi: <https://doi.org/10.1111/j.1759-5436.2001.mp32003001.x>.
14. Sturgeon, T. J. 2008, From commodity chains to value chains: Interdisciplinary theory building in an age of globalization. In: Bair, J. (ed.) *Frontiers of commodity chain research*, Stanford, CA, Stanford University Press, p. 110–135.
15. Coe, N. M., Yeung, H. W.— c. 2015, *Global production networks: Theorizing economic development in an interconnected world*, Oxford, Oxford University Press.
16. Baldwin, R. E. 2013, Trade and industrialization after globalization's second unbundling: How building and joining a supply chain are different and why it matters. In: Feenstra, R. C., Taylor, A. M. (eds.) *Globalization in an age of crisis: Multilateral economic cooperation in the twenty-first century*, Chicago, IL, University of Chicago Press, p. 165–212.
17. Baldwin, R. E. 2016, *The great convergence: Information technology and the new globalization*, Cambridge, MA, Harvard University Press.
18. Taglioni, D., Winkler, D. 2016, *Making global value chains work for development*, Washington, DC, World Bank.
19. de Marchi, V., Di Maria, E., Golini, R., Perri, A. 2020, Nurturing International Business research through Global Value Chains literature: A review and discussion of future research opportunities, *International Business Review*, vol. 29, no. 5, p. 101708. doi: <https://doi.org/10.1016/j.ibusrev.2020.101708>.
20. Smorodinskaya, N. V., Katukov, D. D. 2019, When and why regional clusters become basic building blocks of modern economy, *Balt. Reg.*, vol. 11, no. 3, p. 61–91. doi: <https://doi.org/10.5922/2079-8555-2019-3-4>.
21. Ponte, S., Sturgeon, T. 2014, Explaining governance in global value chains: A modular theory-building effort, *Review of International Political Economy*, vol. 21, no. 1, p. 195–223. doi: <https://doi.org/10.1080/09692290.2013.809596>.
22. Russell, M. G., Smorodinskaya, N. V. 2018, Leveraging complexity for ecosystemic innovation, *Technological Forecasting and Social Change*, no. 136, p. 114–131. doi: <https://doi.org/10.1016/j.techfore.2017.11.024>.
23. Baldwin, R. E., Lopez-Gonzalez, J. 2015, Supply-chain trade: A portrait of global patterns and several testable hypotheses, *The World Economy*, vol. 38, no. 11, p. 1682–1721. doi: <https://doi.org/10.1111/twec.12189>.
24. Cattaneo, O., Gereffi, G., Staritz, C. 2010, Global value chains in a postcrisis world: Resilience, consolidation, and shifting end markets. In: Cattaneo, O., Gereffi, G., Staritz, C. (eds.) *Global value chains in a postcrisis world: A development perspective*, Washington, DC, World Bank, p. 3–20.
25. Frederick, S. 2019, Global value chain mapping. In: Ponte, S., Gereffi, G., Raj-Reichert, G. (eds.) *Handbook on global value chains*, Cheltenham, Edward Elgar, p. 29–53.
26. Mayer, F. W., Phillips, N. 2017, Outsourcing governance: States and the politics of a 'global value chain world', *New Political Economy*, vol. 22, no. 2, p. 134–152. doi: <https://doi.org/10.1080/13563467.2016.1273341>.
27. Los, B., Timmer, M. P., de Vries, G. J. 2015, How global are global value chains?: A new approach to measure international fragmentation, *Journal of Regional Science*, vol. 55, no. 1, p. 66–92. doi: <https://doi.org/10.1111/jors.12121>.
28. Grossman, G. M., Rossi-Hansberg, E. 2008, Trading tasks: A simple theory of offshoring, *American Economic Review*, vol. 98, no. 5, p. 1978–1997. doi: <https://doi.org/10.1257/aer.98.5.1978>.
29. Hausmann, R., Hwang, J., Rodrik, D. 2007, What you export matters, *Journal of Economic Growth*, vol. 12, no. 1, p. 1–25. doi: <https://doi.org/10.1007/s10887-006-9009-4>.
30. Sreedevi, R., Saranga, H. 2017, Uncertainty and supply chain risk: The moderating role of supply chain flexibility in risk mitigation, *International Journal of Production Economics*, no. 193, p. 332–342. doi: <https://doi.org/10.1016/j.ijpe.2017.07.024>.
31. Owens, E. L., Wu, J. S., Zimmerman, J. 2016, Idiosyncratic shocks to firm underlying economics and abnormal accruals, *The Accounting Review*, vol. 92, no. 2, p. 183–219. doi: <https://doi.org/10.2308/accr-51523>.

32. Elliott, M., Golub, B., Leduc, M. V. 2020, Supply network formation and fragility, *SSRN Working Papers*. doi: <https://doi.org/10.2139/ssrn.3525459>.
33. Taschereau-Dumouchel, M. 2020, Cascades and fluctuations in an economy with an endogenous production network, *SSRN Working Papers*. doi: <https://doi.org/10.2139/ssrn.3115854>.
34. Datta, P. 2017, Supply network resilience: A systematic literature review and future research, *The International Journal of Logistics Management*, vol. 28, no. 4, p. 1387—1424. doi: <https://doi.org/10.1108/IJLM-03-2016-0064>.
35. Scheibe, K. P., Blackhurst, J. 2018, Supply chain disruption propagation: A systemic risk and normal accident theory perspective, *International Journal of Production Research*, vol. 56, no. 1—2, p. 43—59. doi: <https://doi.org/10.1080/00207543.2017.1355123>.
36. Basole, R. C., Bellamy, M. A. 2014, Supply network structure, visibility, and risk diffusion: A computational approach, *Decision Sciences*, vol. 45, no. 4, p. 753—789. doi: <https://doi.org/10.1111/dec.12099>.
37. Chopra, S., Sodhi, M. S. 2014, Reducing the risk of supply chain disruptions, *MIT Sloan Management Review*, vol. 55, no. 3, p. 73—80.
38. Minas, J. P., Simpson, N. C., Kao, T.-W. 2019, New measures of vulnerability within supply networks: A comparison of industries. In: Ivanov, D., Dolgui, A., Sokolov, B. (eds.) *Handbook of ripple effects in the supply chain*, Cham, Springer, p. 209—227.
39. Snyder, L. V., Atan, Z., Peng, P., Rong, Y., Schmitt, A. J., Sinoysal, B. 2015, OR/MS models for supply chain disruptions: A review, *IIE Transactions*, vol. 48, no. 2, p. 89—109. doi: <https://doi.org/10.1080/0740817X.2015.1067735>.
40. Acemoglu, D., Carvalho, V. M., Ozdaglar, A., Tahbaz-Salehi, A. 2012, The network origins of aggregate fluctuations, *Econometrica*, vol. 80, no. 5, p. 1977—2016. doi: <https://doi.org/10.3982/ECTA9623>.
41. Barrot, J.-N., Sauvagnat, J. 2016, Input specificity and the propagation of idiosyncratic shocks in production networks, *The Quarterly Journal of Economics*, vol. 131, no. 3, p. 1543—1592. doi: <https://doi.org/10.1093/qje/qjw018>.
42. Carvalho, V. M., Tahbaz-Salehi, A. 2019, Production networks: A primer, *Annual Review of Economics*, vol. 11, no. 1, p. 635—663. doi: <https://doi.org/10.1146/annurev-economics-080218-030212>.
43. Coronese, M., Lamperti, F., Keller, K., Chiaromonte, F., Roventini, A. 2019, Evidence for sharp increase in the economic damages of extreme natural disasters, *Proceedings of the National Academy of Sciences*, vol. 116, no. 43, p. 21450—21455. doi: <https://doi.org/10.1073/pnas.1907826116>.
44. Baker, S. R., Bloom, N., Davis, S. J., Terry, S. J. 2020, COVID-induced economic uncertainty, *NBER Working Papers*, no. 26983. doi: <https://doi.org/10.3386/w26983>.
45. Linkov, I., Trump, B. D. 2019, *The science and practice of resilience*, Cham, Springer.
46. Arthur, W. B. 2021, Foundations of complexity economics, *Nature reviews. Physics*, no. 3, p. 136—145. doi: <https://doi.org/10.1038/s42254-020-00273-3>.
47. Martin, R., Sunley, P. 2015, On the notion of regional economic resilience: Conceptualization and explanation, *Journal of Economic Geography*, vol. 15, no. 1, p. 1—42. doi: <https://doi.org/10.1093/jeg/lbu015>.
48. Ivanov, D. 2020, Viable supply chain model: Integrating agility, resilience and sustainability perspectives—lessons from and thinking beyond the COVID-19 pandemic, *Annals of operations research*, p. 1—21. doi: <https://doi.org/10.1007/s10479-020-03640-6>.
49. Berger, S. 2013, *Making in America: From innovation to market*, Cambridge, MA, MIT Press.
50. Belderbos, R., Sleuwaegen, L., Somers, D., De Backer, K. 2016, Where to locate innovative activities in global value chains: Does co-location matter? OECD Science, *Technology and Industry Policy Papers*, no. 30. doi: <https://doi.org/10.1787/5jlv8zmp86jg-en>.
51. Freund, C., Mulabdic, A., Ruta, M. 2019, Is 3D printing a threat to global trade? The trade effects you didn't hear about, *World Bank Policy Research Working Papers*, no. 9024.
52. Ivanov, D., Dolgui, A., Sokolov, B. 2019, The impact of digital technology and Industry 4.0 on the ripple effect and supply chain risk analytics, *International Journal of Production Research*, vol. 57, no. 3, p. 829—846. doi: <https://doi.org/10.1080/00207543.2018.1488086>.

53. Das, A., Gottlieb, S., Ivanov, D. 2019, Managing disruptions and the ripple effect in digital supply chains: Empirical case studies. In: Ivanov, D., Dolgui, A., Sokolov, B. (eds.) *Handbook of ripple effects in the supply chain*, Cham, Springer, p. 261 – 285.

54. Roscoe, S., Skipworth, H., Aktas, E., Habib, F. 2020, Managing supply chain uncertainty arising from geopolitical disruptions: Evidence from the pharmaceutical industry and Brexit, *International Journal of Operations & Production Management*, vol. 40, no. 9, p. 1499–1529. doi: <https://doi.org/10.1108/IJOPM-10-2019-0668>.

55. Eppinger, P., Felbermayr, G., Krebs, O., Kukharsky, B. 2020, COVID-19 shocking global value chains, *Kiel Working Papers*, no. 2167.

56. Lanz, R., Maurer, A. 2015, Services and global value chains: Servicification of manufacturing and services networks, *Journal of International Commerce, Economics and Policy*, vol. 6, no. 3, 1–18. doi: <https://doi.org/10.1142/S1793993315500143>.

The authors

Dr Nataliya V. Smorodinskaya, Leading Research Fellow, Institute of Economics Russian Academy of Sciences, Russia

E-mail: smorodinskaya@gmail.com

<https://orcid.org/0000-0002-4741-9197>

Daniel D. Katukov, Research Fellow, Institute of Economics Russian Academy of Sciences, Russia

E-mail: dkatukov@gmail.com

<https://orcid.org/0000-0003-3839-5979>

Viacheslav E. Malygin, Senior Research Fellow, Institute of Economics Russian Academy of Sciences, Russia

E-mail: slavmal53@gmail.com

<https://orcid.org/0000-0003-0545-6456>

ТЕРРИТОРИАЛЬНАЯ СТРУКТУРА ПАРОМНОГО СООБЩЕНИЯ В АКВАТОРИИ БАЛТИЙСКОГО МОРЯ

А. Д. Каторгин¹
С. А. Тархов^{2,3}

¹ Московский государственный университет им. М. В. Ломоносова,
119991, Москва, ГСП-1, Ленинские горы, 1

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

³ Национальный исследовательский университет
«Высшая школа экономики»,
109028, Россия, Москва, Покровский бул., 11

Поступила в редакцию 16.10.2019 г.
doi: 10.5922/2079-8555-2021-3-6

© Каторгин А.Д., Тархов С.А., 2021

Паромное сообщение — система транспортного сообщения между участками суши, разведенными водными преградами (акваториями), объединяющая их посредством специальных судов-паромов, курсирующих по фиксированным маршрутам. Паромная переправа часто служит единственным связующим звеном между каким-либо островом и основной территорией государства, что часто встречается, в том числе и в Балтийском море (например, паромное сообщение с островом Сааремаа). Паромное сообщение в Балтийском регионе имеет системообразующую функцию, создавая непрерывные потоки грузов и пассажиров между разными частями суши через море. Цель исследования — выявить особенности территориальной структуры морского паромного сообщения в акватории Балтийского моря. Для этого составлена база статистических данных о паромных перевозках в этом регионе по 101 линии. По авторской методике рассчитаны размеры потоков пассажиров и автомобилей по каждой из них. Предложенная методика может использоваться для анализа территориальной структуры паромного сообщения и оценки размеров паромных потоков в других регионах мира. На долю балтийских паромных перевозок приходится более половины всех европейских паромных потоков автомобилей и пассажиров. Для Балтики характерны нетипичные для паромов перевозки на дальние расстояния, обеспечивающие экспорт продукции деревообрабатывающей промышленности. Главный поставщик грузов в регионе — Швеция.

Ключевые слова:

паромы, паромное сообщение, пассажиропоток, поток автомобилей, зона концентрации, акватория

Введение

Берега, омываемые водами Балтийского моря, имеют физико-географические предпосылки для развития паромного сообщения. Водный бассейн, врезающийся в материк, образует множество островов и полуостровов, создавая сильно расчлененную береговую линию. Строительство аэропортов, мостов или тоннелей, чтобы связать между собой все острова, берега заливов и проливов, является не всегда возможным и очень дорогим. Именно поэтому главное средство сообщения в таких

Для цитирования: Каторгин А. Д., Тархов С. А. Территориальная структура паромного сообщения в акватории Балтийского моря // Балтийский регион. 2021. Т. 13, № 3. С. 108–124. doi: 10.5922/2079-8555-2021-3-6.

районах — паромное сообщение: дешевое, удобное, позволяющее перевозить большое количество грузов и пассажиров (современные суда вмещают до 3 000 пассажиров и более 700 грузовых автомобилей).

Паромные перевозки осуществляются судами-паромами, перевозящими грузы, пассажиров и наземные транспортные средства (грузовые и легковые автомобили, трейлеры, автобусы, железнодорожные вагоны и локомотивы). Железнодорожные морские паромы перевозят железнодорожные составы, а также автомобили и пассажиров; автомобильные морские паромы — автомобили и пассажиров, пассажирские — только пассажиров.

Если поток, проходящий через паромную линию, значителен, паромные суда имеют многоэтажные въездные трапы как на носу, так и на корме (двухсторонний челнок), а число палуб может достигать до 6—7 (нижние палубы предназначены для тяжелых транспортных средств — железнодорожных вагонов, трейлеров; средние — для легковых машин и автобусов; верхние — только для пассажиров).

Цель исследования — выявить особенности территориальной структуры системы паромного сообщения в акватории Балтийского моря.

Для достижения цели решены следующие **задачи**:

- сформировать информационно-статистическую базу данных о всех пассажирских и автомобильных паромных перевозках в акватории Балтийского моря;
- рассчитать размеры пассажиропотоков и потоков автомобилей на каждом направлении перевозок, используя специально разработанную методику;
- составить карты крупнейших пассажиропотоков и потоков автомобилей;
- выявить на их основе самые загруженные паромные направления по отдельным странам и в Балтийском море в целом;
- определить зоны концентрации паромных перевозок и зоны с максимальными размерами пассажиропотоков и потоков автомобилей;
- идентифицировать основные особенности современной территориальной структуры паромных перевозок в акватории Балтийского моря.

Актуальность исследования подтверждает увеличивающийся спрос на морские паромные перевозки (особенно грузовые), а также малое количество публикаций об особенностях функционирования системы и почти полное отсутствие статистических данных об объемах перевозок на отдельных линиях.

Балтийское море — один из самых загруженных морских бассейнов в мировой системе морских перевозок, которые имеют большое значение для развития торговли и экономики региона. Высокая плотность морских паромных перевозок обусловлена экономической мощью прилегающих к морю стран, для которых в условиях компактного физико-географического положения паромы — удобный и недорогой вид транспорта для перевозки как пассажиров, так и грузов. Балтийский регион можно охарактеризовать как независимый экономический центр с разветвленной морской транспортной сетью, позволяющей объединять экономический потенциал, культурные особенности и человеческие ресурсы нескольких стран. Паромные маршруты здесь появлялись в разные периоды, позволяя компенсировать наземные пути сообщения, отсутствующие из-за барьерности морского пространства.

Как правило, паромные линии обеспечивают перевозки между двумя экономическими центрами (или производственным центром и центром дистрибуции готового продукта), специализируясь на определенном виде грузов (например, древесины). Сеть линий чаще всего развивается, исходя из рентабельности маршрутов для компании-оператора, осуществляющей перевозки по тому или иному направлению. При этом маршруты многих перевозчиков дублируются полностью или частично, увеличивая нагрузку на систему морского судоходства региона. Зависимость от институционального фактора и отсутствие анализа взаимосвязи размеров потоков грузов и пассажиров с их пространственным распределением не позволяют опти-

мизировать перевозки, несмотря на все предпосылки развития паромного сообщения как одного из самых эффективных в регионе. Морское пространственное планирование паромного сообщения на основании полученных авторами сведений может лечь в основу экономического обоснования необходимости паромных перевозок в акватории Балтийского моря.

Для выявления важности морских паромных линий как современных морских магистралей будет рассмотрено по отдельности паромное сообщение в нескольких странах этого бассейна.

Обзор литературы

Ввиду слабой освещенности темы в литературных источниках авторами был проанализирован ряд источников, так или иначе связанных с паромным сообщением, многие из которых представляют собой краткий исторический обзор формирования системы паромного сообщения в Европе [1; 2].

Сборник «Ferry Services in Europe» («Паромное сообщение в Европе») [3], выпущенный под редакцией профессора Измирского университета Фунды Йеркан является единственным изданием, полностью посвященным морскому паромному сообщению в Европе. В книге собрано несколько статей о европейском паромном сообщении в акваториях разных морей, анализируются паромные потоки между отдельными странами. Однако больше всего внимание в ней уделяется институциональным особенностям работы систем паромного сообщения (конкуренция компаний-перевозчиков, транспортная инфраструктура, технические характеристики флота). В ней отсутствуют какие-либо данные о количестве перевезенных пассажиров и автомобилей.

Несмотря на отсутствие данных, исследователи из разных стран не только Европы, но и мира в целом подчеркивают значимость паромного сообщения в системе транспортных перевозок Балтийского региона, о чем говорит большое количество публикаций в сфере экономики, администрирования, маркетинга и статистического моделирования.

В статье Джеймса Одека и Гарольда Хоэма [4] рассматривают целесообразность проведения тендерных процедур для потенциальных перевозчиков и их влияние на стоимость перевозок. Авторы приходят к выводу, что конкурсные процедуры не приводят на свободную конкуренцию и приведут к образованию монополий.

Такой подход может негативно сказаться на спросе, так как стоимость билета для потребителя является приоритетным фактором при выборе перевозчика. Помимо этого пассажиры становятся более требовательными к качеству предоставляемых услуг и сервисам на борту парома [5], времени ожидания судна и скорости передвижения [6], что сказывается не только на компаниях-перевозчиках, но и на производителях самих судов [7—10].

Операторы морских портов и паромных терминалов также вынуждены модернизировать существующие портовые комплексы для максимально эффективного обслуживания современных паромов, в том числе и для быстрой и безопасной высадки пассажиров и автомобилей. Такие обновления необходимо проводить не только в самых загруженных портах, но и в отдаленных небольших гаванях, для которых паром служит единственным средством сообщения с административными центрами.

Для полноценного функционирования системы паромного сообщения также требуется регулярный мониторинг маршрутной сети, позволяющий открывать новые направления перевозок или перераспределять уже существующие.

Чаще всего анализ территориальной структуры паромного сообщения можно встретить лишь в отдельных статьях [18]. Например, Альфред Дж. Бэрд [11] сравнивает конфигурацию сети паромных линий Японии и Великобритании, состав паромного флота, а также особенности внутренних и международных перевозок.

Пространственное распределение паромных перевозок и оценка объемов потоков пассажиров и автомобилей были изучены в 1973 году шведским ученым С. Кристофервоном [12]. Автор констатирует концентрацию большей части перевозок на юге акватории и связывает это с увеличением спроса на рекреационные ресурсы и расширением международной сети автодорог.

Методы определения оптимального расположения паромных терминалов и необходимый размер паромного флота в своем исследовании предложила группа ученых под руководством Майи Скуриц [13]. В свою очередь, Н. Майоров и В. Фетисов разработали формулы для прогнозирования загруженности морских портов, что, по их мнению, позволит улучшить качество услуг морских пассажирских терминалов [14].

Проблему неразвитости инструментальной и методической базы при морском планировании рассматривает В. М. Мякиненков [15]. Он считает, что в России морское планирование отсутствует, в то время как многие европейские страны уже ведут работу в этом направлении. Для эффективного использования акватории в паромном сообщении необходимо ее зонирование по определенным видам деятельности, для чего требуется обоснование их локализации.

Для реализации подобных планов необходимы знания, полученные специалистами разных отраслей морского хозяйства отдельных стран Европы. Такой подход позволяет укрепить трансграничные связи, создавая единую транспортную систему Европы за счет соединения автомобильных и железных дорог паромными линиями. По мнению И. С. Гуменюка и Д. А. Мельника, автомобильное и железнодорожное сообщение выполняет связующую функцию для всех Балтийских стран, при этом основой трансграничной транспортной системы региона является морское сообщение [16]. Помимо этого авторы указывают, что необходимо формирование научно обоснованной транспортной системы для всех стран, имеющих выход к Балтийскому морю.

Обзор публикаций показывает, что анализу территориальной структуры паромного сообщения, его использованию в сфере транспортного хозяйства посвящено незначительное число работ. При этом в экономической эффективности такого способа транспортировки грузов никто из авторов не сомневается. Некоторые из них рассматривают использование паромов как пропульсивный фактор развития. Однако в большинстве публикаций комплексный обзор паромного сообщения не проводится. Отсутствует систематизированная информация как о существующих паромных линиях, так и о перспективных, а также об объемах перевозимых паромными грузами и пассажирами. Отсутствует конкретный анализ взаимосвязи с другими видами транспорта и предпосылок строительства паромных переправ в зависимости от экономико-географического положения приморских городов и портов.

Именно поэтому и была написана эта статья, так как подробный анализ территориальной структуры паромного сообщения на Балтике географами давно уже не проводился. Она имеет и прикладное значение, поскольку предлагаемая методика оценки размеров паромных потоков пассажиров и сухопутных транспортных средств дает основу для дальнейшего планирования морского транспортного сообщения, зонирования акватории Балтийского моря с точки зрения паромного сообщения.

Основные принципы и методы исследования

Статистические данные по отдельным линиям паромных перевозок в Европе фактически отсутствуют. Большая часть информации, содержащаяся в ежегодных статистических справочниках отдельных стран, представляет собой данные об общих морских перевозках и лишь годовые цифры по стране в целом. Сведения по отдельным направлениям можно изредка встретить в материалах аналитических агентств, однако в них лишь констатируется рост/спад объемов перевозок относительно предыдущих годов и вообще не рассматривается их пространственное рас-

пределение, необходимое для планирования, контроля и расчета эффективности. Еще один существенный недостаток — недоступность указанной информации для исследования (ресурсы являются платными).

Именно из-за отсутствия какой-либо подробной географической информации по каждой паромной линии отдельно авторами была разработана собственная методика расчета значений показателей, косвенно оценивающая объемы паромного сообщения по отдельным линиям и направлениям. В ее основу легли показатели вместимости судов (как пассажиров, так и грузовых и легковых автомобилей), количество паромов на линии и число совершаемых ими рейсов в неделю.

При этом учитывался коэффициент наполняемости $(0,7)^1$, а также среднее количество недель в году. Бралось в расчет также особенности показателей вместимости судов: для грузов типа Ro-Ro указывается показатель количества «линейных метров», т. е. суммарная длина пространства для грузовых автомобилей. Иногда в этот же показатель входила длина пространства и для легковых автомобилей. В таком случае вместимость определялась исходя из расчета 6 м для легковых автомобилей и 18 м для грузовых автомобилей (общепринятые размеры согласно регламенту департамента транспорта Европейского парламента), и значение показателя рассчитывалось из соотношения 70/30% (где 70% — легковые автомобили, 30% — грузовые). В итоге были составлены 3 формулы расчета показателей:

1) размера пассажиропотоков:

$$\text{Количество пассажиров} = A \cdot B \cdot C_1 \cdot 0,7 \cdot 52,1;$$

2) размера потоков легковых автомобилей:

$$\text{Количество автомобилей} = A \cdot B \cdot C_2 \cdot 0,7 \cdot 52,1 = A \cdot B \cdot (L/6) \cdot 0,7 \cdot 52,1;$$

3) размера потоков грузовых автомобилей:

$$\text{Количество грузовых автомобилей} = A \cdot B \cdot (L/18) \cdot 0,7 \cdot 52,1;$$

где A — количество рейсов в неделю; B — количество паромов на линии; C_1 — средняя вместимость пассажиров на судне; C_2 — средняя вместимость легковых автомобилей на судне; L — суммарная длина пространства для автомобилей («линейные метры»); $0,7$ — коэффициент наполняемости; $52,1$ — среднее количество недель в году.

Сбор необходимых для расчетов данных проходил в несколько этапов. При помощи сайтов поиска и бронирования билетов на морские паромы, а также других информационных порталов и онлайн-изданий была собрана информация о функционирующих в регионе компаниях-перевозчиках. На официальных сайтах компаний находилось расписание паромного сообщения за 2017 год, список маршрутов и их описание. Для уточнения информации авторами также были просмотрены сайты отдельных паромных портов и терминалов. Таким образом, были сведены данные по действующим направлениям каждой паромной компании и количеству еженедельных отправок на них. Далее осуществлялся поиск количества и моделей судов, курсирующих на каждой линии. Как только тип судна был определен, авторы приступали к поиску технических характеристик, благодаря которым определялась вместимость пассажиров и автомобилей. После этого все полученные данные подставлялись в формулу. Проиллюстрируем методику расчета на примере паромной линии Осло — Копенгаген. Перевозки на этой линии осуществляет только одна компания — DFDS. Три судна вместимостью 378 пассажиров и 263 автомобиля осуществляют перевозки 1 раз в день (т. е. совершают 7 рейсов в неделю). При подстановке данных в формулу получаем, что поток пассажиров на линии в 2017 году составил 578 998 человек (≈ 579 тыс. чел.), а поток автомобилей — 402 848 (≈ 403 тыс. авт.). В случае если перевозки на линии осуществляло несколько компаний, то размеры потоков каждой компании суммировались.

¹ $0,7$ — общепринятый средний коэффициент наполняемости для морских перевозок, используемый не только при планировании транспортных потоков, но и при проектировании морских судов для расчетов оптимальных типоразмеров [17].

Результаты

Используя описанную выше методику, были рассчитаны потоки пассажиров и автомобилей на всем 101 направлении движения паромных судов.

По данным Европейского парламента за 2015 год, наибольшая концентрация морских паромных перевозок сосредоточена в акваториях трех морей — Балтийского, Северного и Средиземного (рис. 1, а, б). При этом по числу перевезенных паромными автомобилями на Балтийское море приходилось около половины всех перевозок автомобилей. В 2017 году доля Балтийского моря по пассажиропотокам составляла 57%, по потокам автомобилей — 62% (рис. 2, а, б).

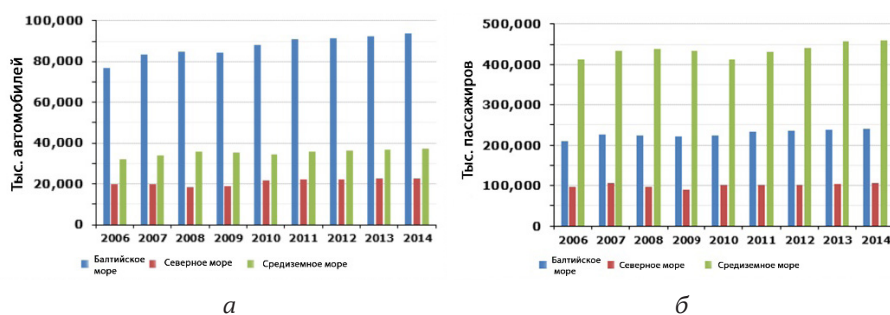


Рис. 1. Объемы перевезенных паромными а — автомобилей; б — пассажиров

Источник: *The Harbours Review*. URL: <http://harboursreview.com/ro-ro-i-ferry-atlas-europe-2016/17.pdf> (дата обращения: 23.11.2018).



Рис. 2. Распределение пассажиропотоков (а) и потоков автомобилей (б) по акваториям европейских морей, 2017 год

При сборе информации о морских паромных перевозках в странах Балтики и ее первичном анализе было выявлено, что на многих паромных маршрутах перевозки осуществляются нерегулярно, а многие из направлений имеют сезонный характер.

Поэтому нами рассматривались лишь те маршруты, отправления на которых совершались не реже одного раза в неделю (регулярные рейсы). При этом для корректности и репрезентативности выборки в нее были включены и несколько сезонных маршрутов, количество отправок по которым при пересчете на один календарный год равнялось или превышало одно отправление в неделю. Паромные рейсы из российских портов осуществляются реже одного раза в неделю, в связи с чем ни один из маршрутов не был включен в анализ. В статье также не рассматриваются круизные паромные потоки.

После расчетов размера потоков с учетом всех вышеперечисленных условий была сформирована база данных о морских паромных потоках пассажиров и автомобилей. Все потоки были разделены на крупнейшие, крупные, средние и малые в общеевропейском масштабе, характеристики которых представлены в таблице 1.

Таблица 1

**Характеристики паромных потоков пассажиров и автомобилей
в Балтийском море, 2017 год**

Паромный поток	Количество пассажиров		Количество автомобилей	
	От	До	От	До
Крупнейшие	40 000 001	110 000 000	20 000 001	40 000 000
Крупные	20 000 001	40 000 000	5 000 001	20 000 000
Средние	1 500 001	20 000 000	500 001	5 000 000
Малые	1 000	1 500 000	100	500 000

Ниже более подробно рассмотрены особенности территориальной структуры паромного сообщения стран Балтийского бассейна, на которые приходится наибольшая доля паромных перевозок региона — Дании, Швеции, Германии, Польши, Эстонии и Финляндии.

Дания

Физико-географическое положение Дании благоприятствует развитию морского сообщения, в том числе паромного. Расположение на стыке Балтийского и Северного морей обусловило разделение ориентированности паромных перевозок на две зоны: страны Западной Европы в акватории Северного моря и страны Балтийского бассейна.

Если не брать во внимание акваторию Северного моря, то через морское пространство Дании проходят два самых загруженных паромных маршрута Европы (из трех): Путтгарден — Редби и Хельсингер — Хельсинборг (рис. 3). Оба имеют международный характер и соединяют в первом случае Данию с Германией, а во втором — Данию со Швецией. Пассажиропотоки на каждом направлении превышают 105 млн чел в год (2017), при этом ежегодно на каждом из них перевозится более 35 млн автомобилей. Объемы потоков на обоих направлениях, по расчетам авторов, идентичны, что объясняется множеством факторов.

Во-первых, на обоих направлениях частота отправок совпадает (до 10 отправок в день). Суда, курсирующие по этим направлениям, имеют схожие технические характеристики, вмещающая почти одинаковое количество пассажиров или автомобилей. При этом вместимость паромов может достигать 3000 пассажиров и 800 автомобилей.

Во-вторых, обе паромные переправы связывают Копенгаген, расположенный на острове Зеландия, с транспортными системами соседних стран, тем самым обеспечивая город бесперебойными поставками ввозимых товаров или же давая возможность перемещения людей.

В-третьих, из-за наличия фиксированной переправы между островами Лолланн, Фальстер, Зеландия, а также моста через пролив Эресунн между скандинавскими странами и материковой Европой возник интермодальный транспортный коридор с высокой пропускной способностью. Он связывает через территорию Дании крупнейшие промышленные кластеры Швеции (Хельсинборг и Мальмё на юге, Стокгольм на востоке и горнодобывающий кластер на севере) с одним из самых крупных и загруженных портов Европы — Гамбургом.

Так же, как и два рассмотренных выше направления, несколько средних по загруженности потоков направлены в Германию (Росток — Гедсер) и Швецию (Фредериксхафен — Гетеборг, Грено — Варберг). Однако не меньшее значение для Дании имеет и внутрискандинавское сообщение между полуостровом Ютландия и островом Зеландия. Маршруты из Оддена (Зеландия) в Орхус и Эбельтофт (Ютландия) относятся к средним по интенсивности потокам пассажиров и автомобилей.

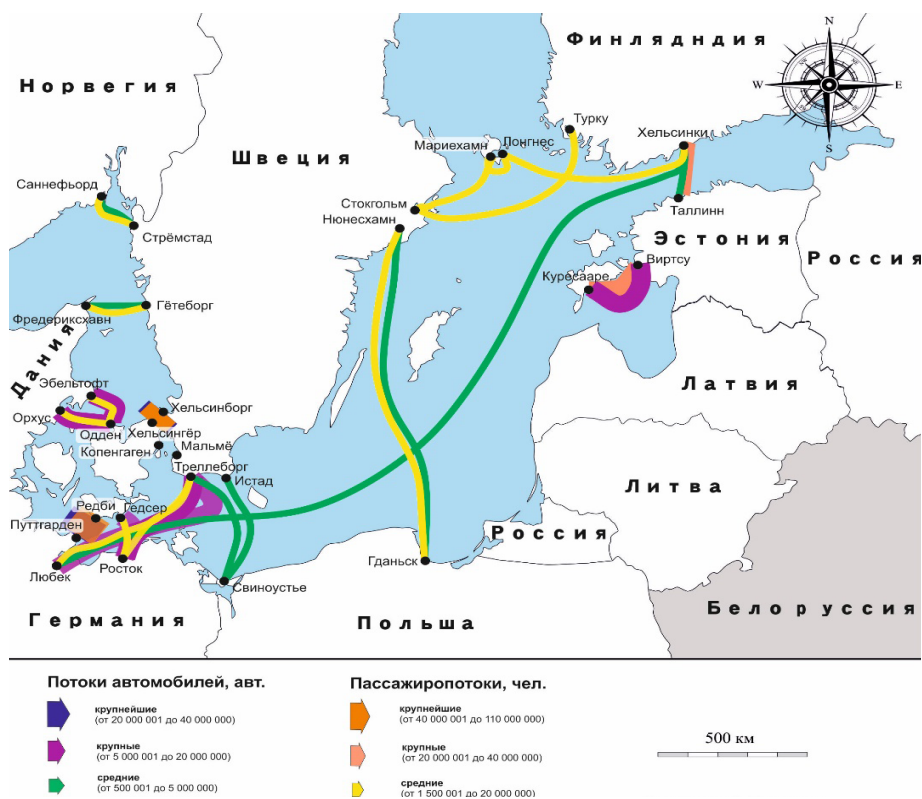


Рис. 3. Крупнейшие паромные пассажиропотоки и потоки автомобилей в акватории Балтийского моря, 2017 год

Из-за пограничного положения между Северным и Балтийским морями, а также благодаря интермодальности паромных перевозок Дания является «перевалочной» страной для некоторых удлинённых паромных маршрутов в Балтийском море. Однако только один из них регулярный (не менее одного отправления в неделю): Фредерика — Клайпеда. Паромы следуют из Литвы в Данию с остановкой в Копенгагене, после чего доходят до Фредерики, где грузы (автомобили) передвигаются по суше до порта Эсбьорг в акватории Северного моря. Из Эсбьорга эти же грузы перераспределяются по разным направлениям, включая порты Великобритании и Испании.

Таким образом, грузы из Восточной Европы с минимальными финансовыми затратами и упрощёнными процедурами перевозки попадают в самые западные страны. Такие удлинённые маршруты для Дании не типичны, так как большинство перевозчиков предпочитает не спускать грузы на сушу, если есть возможность перевозки исключительно морским паромом с погрузкой/разгрузкой в пункте назначения. Подобного рода перевозки характерны и для соседней Швеции.

Швеция

Швеция — страна, в портах которой сходится наибольшее в Балтийском море число паромных линий (рис. 4). С остальными странами региона Швецию связывает 26 пассажирских маршрутов и 47 грузовых. Крупнейшие потоки пассажиров и автомобилей сосредоточены на переправе между Хельсингёром и Хельсинборгом, рассмотренной ранее. Следующими по значимости являются направления из Треллеборга в немецкие Росток и Любек. Паромные связи здесь позволяют соединять Восточную Германию со странами Северной Европы, а учитывая, что порт Росток тяготеет не только к Берлину, но и к Гамбургу, можно говорить о распространении связей на всю северную часть Германии.

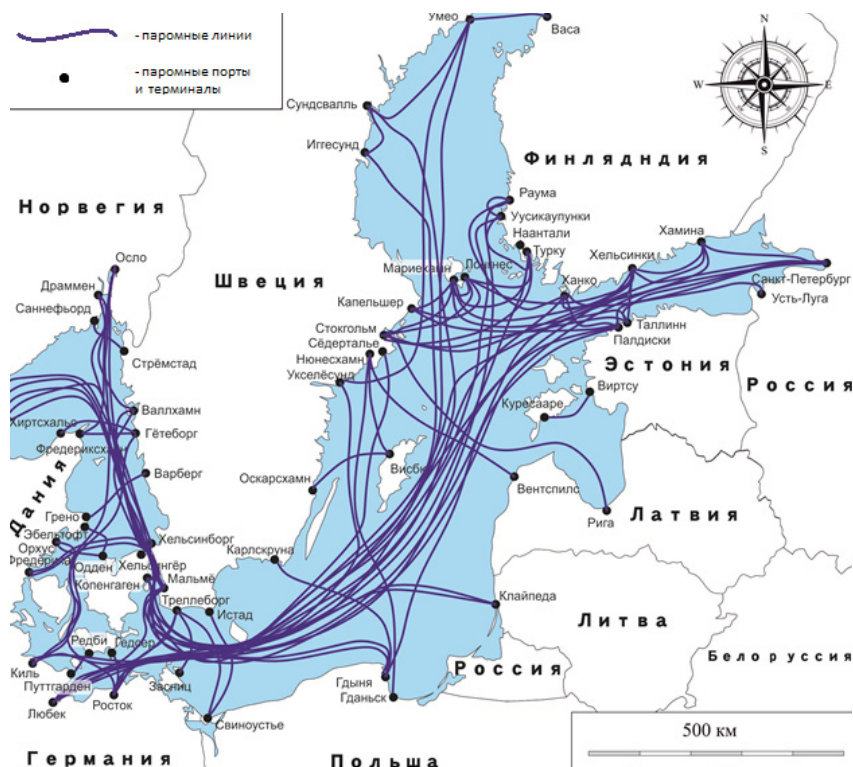


Рис. 4. Паромные линии Балтийского моря, 2017 год

Большая часть пассажирских потоков сосредоточена на Аландских островах — архипелаге в северной части Балтийского моря, автономии в составе Финляндии, населенной аландскими шведами и имеющей особый моноязычный статус. Несмотря на то, что острова являются частью территории Финляндии, за счет проживания на них аландских шведов паромное сообщение намного интенсивнее именно со Швецией. Поток пассажиров между Стокгольмом и Мариехамном (административным центром автономии) — второй по объему пассажиропоток Швеции. При этом паромы отправляются как из самого Стокгольма, так и из его пригорода и аванпорта (Капельшер) не только в Мариехамн, но и на соседний остров в порт Лонгнес. Высокая интенсивность потоков обеспечивается как за счет местных жителей, так и за счет едущих на острова финнов и шведов, желающих сэкономить на покупке товаров повседневного спроса. С 1994 года во внутренних водах Европейского союза на борту судов запрещена беспошлинная торговля для жителей ЕС, однако из-за особого статуса Аландских островов перевозчики могут предоставлять услуги беспошлинной торговли на маршрутах в Лонгнес и Мариенхамн.

В свою очередь, грузовые потоки между Швецией и Финляндией обусловлены преимущественно экспортом леса и бумажной массы финского производства.

Паромные связи Швеции с Польшей имеют большое значение для большинства стран Восточной Европы. Именно через Польшу ввозится продукция шведского производства, откуда происходит ее перераспределение, в том числе в Россию. Из южного промышленного кластера продукция вывозится по маршрутам Треллеборг — Свиноустье и Истад — Свиноустье, из столичного промышленного кластера — по маршруту Нюнесхамн — Гданьск. Такие паромные линии относятся к удлиненным, что в последние годы стало характерным для Балтики. Потоки из северо-западных стран региона сходятся в порте Мальмё, откуда перенаправляются не только в близлежащие порты соседних государств, но и в страны акватории Северного моря.

Особенностью Швеции является наличие каботажных перевозок между северными центрами добычи железной руды на побережье Ботнического залива и промышленными кластерами на юге и западе страны. Помимо этого существуют прямые паромные маршруты в немецкие центры переработки и порты.

Германия

Паромное сообщение Германии (в пределах Балтийского моря) формируется благодаря крупным морским портам, в которых сосредоточены грузы со всего мира. После прибытия крупных контейнеровозов, например в Гамбург, их разгружают и сортируют для транспортировок грузовыми автомобилями. Или же, наоборот, прибывшие в порт грузовые автомобили с контейнерами перегружаются на крупногабаритные суда для отправки в другие страны. Именно за счет этого Германия стала основным реципиентом удлиненных морских паромных маршрутов в акватории Балтийского моря. В Росток и Любек заходят паромы из Швеции, Финляндии, Эстонии и Польши.

За счет выгодного расположения между крупным портом Гамбург и столицей страны Берлином через эти порты ввозится как продукция шведской горнодобывающей и финской деревообрабатывающей промышленности (идущая реэкспортом в Великобританию и Ирландию), так и высокотехнологичное оборудование, продукция химической промышленности для нужд страны. Крупнейшие потоки (не считая рассмотренных выше) направлены в Любек из Треллеборга, Мальмё и Хельсинки. При этом потоки на последнем направлении входят в 20 крупнейших в Балтийском море и относятся к средним по своим размерам.

Пассажирское сообщение для Германии менее значимо, чем грузовое. Количество линий, на которых осуществляются пассажирские перевозки, в 3 раза меньше числа грузовых линий (9 пассажирских линий по сравнению с 30 грузовыми (рис. 5)). При этом все пассажирские потоки сосредоточены только между Германией и Швецией. Исключение представляют собой маршрут Хельсинки — Любек, где пассажиропоток формируется преимущественно за счет сопровождающих грузы команд.

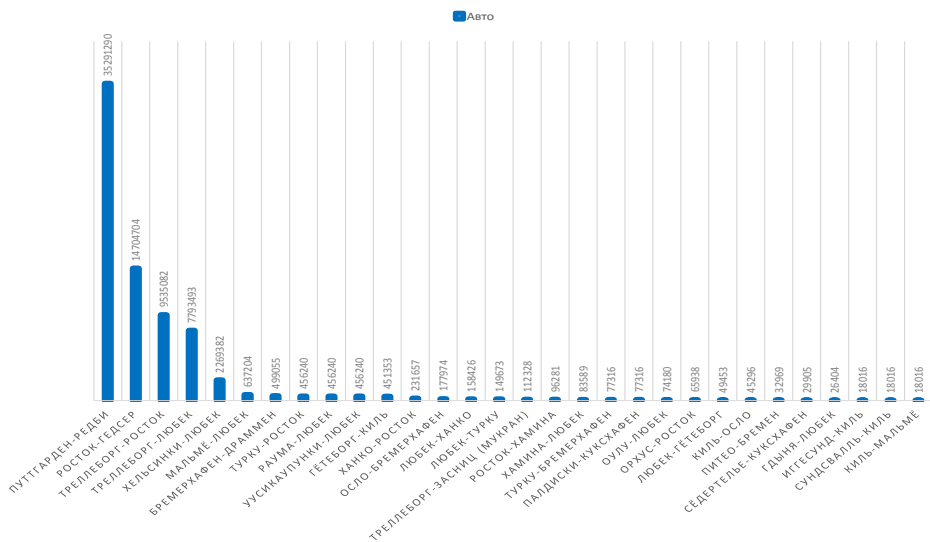


Рис. 5. Потоки автомобилей на паромных линиях Германии, количество автомобилей, 2017 год

Польша

Большинство паромных маршрутов страны являются удлиненными и обеспечивают связь с промышленными центрами Швеции. Крупнейшие потоки автомобилей существуют между польским Свиноустьем и шведскими Треллеборгом (около 4 млн автомобилей в год) и Истадом (1,5 млн автомобилей в год). Помимо этого порт Гдыня соединен паромной переправой с портом Валлхамн, который, в свою очередь, связан с норвежским портом Драммен (аванпорт Осло) и непосредственно со столицей Норвегии. Потоки автомобилей также существуют между эстонским Палдиски (вблизи Таллина) и Гдыней. Самый же загруженный паромный маршрут — Гданьск — Нюнесхамн.

Такие связи позволяют Польше быть транзитной страной для ввоза продукции из скандинавских промышленных кластеров в страны Восточной Европы. За счет хорошо развитой автодорожной и железнодорожной инфраструктуры грузы из польских портов быстро попадают в Белоруссию, откуда их доставляют и в Россию. Кроме того, Польша перераспределяет прибывающие грузы в Словакию, Украину и Чехию.

Пассажиры паромные перевозки в Польше не очень развиты. Здесь действуют три маршрута, на которых осуществляются пассажирские перевозки (Треллеборг — Свиноустье, Карлскруна — Гдыня, Истад — Свиноустье). Суммарный пассажиропоток страны составляет около 12 млн чел./год (2017).

Финляндия и Эстония

В 2017 году паромными линиями Финляндии было перевезено более 110 млн пассажиров и более 17 млн автомобилей. Самым загруженным для страны является направление Хельсинки — Таллин. По размеру пассажиропотока это направление относится к крупным, а по объему потока автомобилей — к средним; однако оно входит в 20 самых загруженных направлений Балтийского моря и в 50 самых загруженных направлений Европы (4-е место в Европе по объему пассажиропотока и 12-е — по объему потока автомобилей). Такие показатели можно объяснить несколькими факторами. Во-первых, это направление пользуется большой популярностью у туристов из-за невысокой цены билета и относительной непродолжительности самой переправы. Во-вторых, жители Финляндии часто отправляются за покупками в Эстонию, где за счет более низкого налогообложения средние цены на товары значительно ниже, чем в Финляндии.

Отчасти по этой же причине направления на Аландские острова не менее востребованы (только на паромных маршрутах на Аландские острова разрешена беспошлинная торговля на борту судов). Помимо этого большие объемы потоков обусловлены необходимостью обеспечения связей с материковой частью страны.

За счет изрезанности береговой линии каботажные паромные перевозки развиты между городами юго-восточного и юго-западного побережий страны (Раума, Усикаупунки, Наантали, Турку, Ханко, Хельсинки, Хямина). В этой же цепочке присутствуют и пути, связывающие Финляндию с Россией (через Санкт-Петербург), однако грузовые перевозки на этих маршрутах имеют большее значение, чем пассажирские (в Санкт-Петербург следуют потоки автомобилей из двух портов — Ханко и Хельсинки, в то время как пассажиропоток из Хельсинки в Санкт-Петербург является единственным и относится к категории малых).

Отдельное место занимают удлиненные маршруты в Германию, по которым перевозится преимущественно продукция деревообрабатывающей промышленности (лес, бумажная масса) и замороженные полуфабрикаты для пищевой промышленности, которые также поставляются из Финляндии в Эстонию.

Помимо описанного выше маршрута в Хельсинки из Таллина проложены морские паромные маршруты на Анладские острова и в Стокгольм. Однако все они по размеру потоков уступают внутривосточному маршруту, объем пассажиропотока на котором в 2017 году составил около 40 млн человек, а объем потока автомобилей — более 5 млн машин. Это маршрут, связывающий небольшой город Виртсу в материковой части Эстонии с городом Куресааре, административным центром уезда Сааремаа Моонзундского архипелага. Куресааре расположен на острове Сааремаа, добраться до которого до 2016 года можно было по автодороге № 10, воспользовавшись на участке между городками Виртсу и Куйвасту паромной переправой в месте кратчайшего расстояния по морю до острова. Однако в 2016 году компания-перевозчик, осуществлявшая перевозки на этом маршруте, объявила о своем банкротстве, и переправу пришлось временно закрыть. Взамен закрытого маршрута был пущен паром из того же городка Виртсу, но уже напрямую в Куресааре. Такое решение оказалось удачным: переправа позволила добираться до административного центра (куда и были направлены основные транспортные потоки) на несколько часов быстрее, так как увеличенное время пребывания в море компенсируется отсутствием необходимости продолжать движение по автомобильной дороге. Таким образом, в 2017 году это направление стало вторым по загруженности в стране по размеру пассажиропотока и первым по объему потоков автомобилей.

Выводы

Балтийское море — один из самых загруженных в мире морских бассейнов с точки зрения морского паромного сообщения. В регионе действуют две из трех крупнейших европейских паромных линий по числу перевозимых пассажиров и автомобилей (Путтгарден — Редби, Хельсингер — Хельсинборг). Большинство остальных потоков паромного сообщения относятся к крупным или средним (рис. 6).

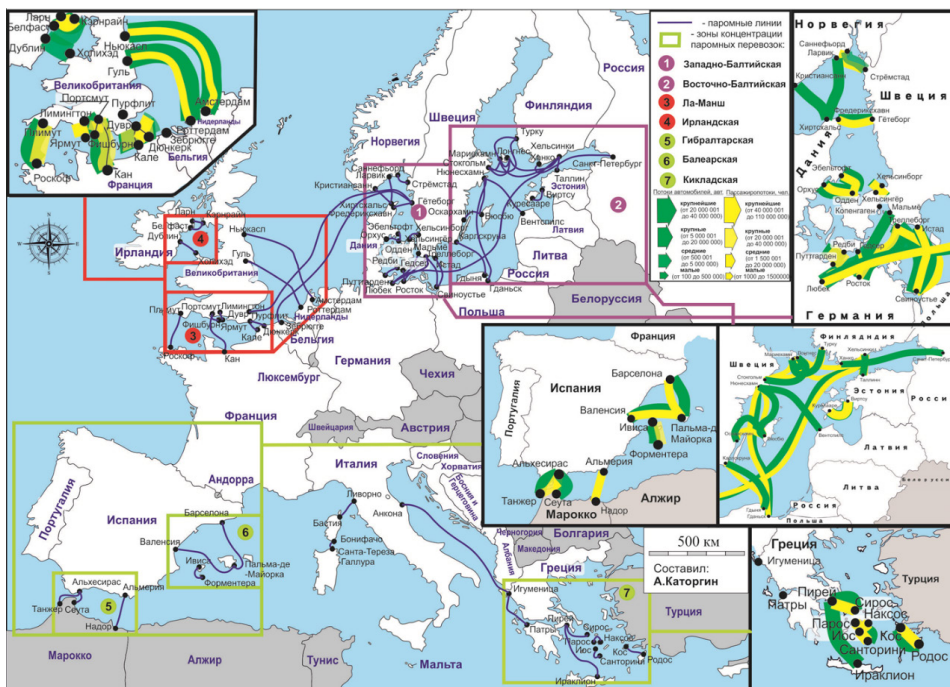


Рис. 6. Морское паромное сообщение в Европе, 2017 год

Паромные связи между Германией, Данией и Швецией формируют единый транспортный коридор для транспортировки продукции скандинавской промышленности в остальные страны Европы, а также обеспечивают свободное перемещение жителей Европейского союза между территориями соседних стран. При этом Дания доминирует среди остальных стран региона по объемам проходящих через нее паромных потоков как пассажиров, так и автомобилей. Физико-географическое положение этой страны, усиливающее ее транзитность, позволяет ей аккумулировать потоки акваторий Северного и Балтийского морей, что обеспечивает наибольшую для всей Европы долю перевозок (на Данию приходится около четверти как пассажирских, так и автомобильных паромных потоков) (рис. 7, табл. 2).

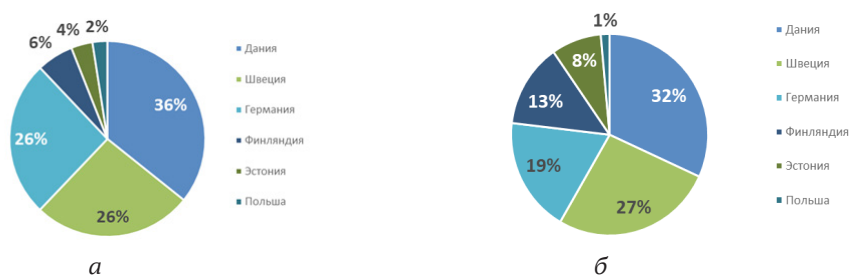


Рис. 7. Распределение пассажиропотоков (а) и потоков автомобилей (б) на паромных линиях стран акватории Балтийского моря, 2017 год

Швеция — главный отправитель грузов, перевозимых паромами не только в страны Балтийского региона, но и в западноевропейские страны (Великобританию, Бельгию и Испанию).

Суммарные потоки пассажиров (около 461 млн) и автомобилей (около 161 млн) на Балтике составляют около 60% всех паромных потоков Европы (рис. 2). При этом регулярное паромное сообщение с Польшей позволяет обеспечивать транзит продукции шведской и норвежской промышленности в страны Восточной Европы, включая Россию.

Таблица 2

Размеры пассажиропотоков и потоков автомобилей рассматриваемых стран, 2017 год

Страна	Пассажиропотоки		Потоки автомобилей	
	Тыс. чел.	% от суммарного показателя по Балтийскому морю	Тыс. ед.	% от суммарного показателя по Балтийскому морю
Дания	260 000	32	103 000	36
Швеция	217 000	27	76 000	26
Германия	151 000	19	74 100	26
Финляндия	110 000	13	17 000	6
Эстония	67 100	8	10 130	4
Польша	11 804	1	7056	2

Перевозки на дальние расстояния — отличительная черта морских паромных перевозок в Балтийском море. Такие маршруты здесь преимущественно соединяют порты Германии и Финляндии, и по ним осуществляется экспорт продукции деревообрабатывающей промышленности.

Еще одна особенность паромного сообщения Балтийского региона — бесцелевые паромные поездки на маршрутах на Аландские острова, которые возникли благодаря беспощинной торговле на борту судов-паромов. Поездки на паромах с целью совершения шопинга также часто осуществляют жители Финляндии (отправляются через Финский залив в Эстонию).

Статья подготовлена в рамках научных исследований по госзадаанию по теме «Проблемы и перспективы территориального развития России в условиях его неравномерности и глобальной нестабильности» (0148-2019-0008).

Список литературы

1. *Dunlop G.* The European ferry industry — challenges and changes // *International Journal of Transport Management*. 2002. Vol. 10, № 1. P. 115—116.
2. *Uriasz J.* Baltic ferry transport // *Communications in Computer and Information Science*. 2010. № 104. P. 160—167.
3. *Yercan F.* *Ferry Services in Europe*. N.Y., 2018.
4. *Odeck J., Høyem H.* The impact of competitive tendering on operational costs and market concentration in public transport: The Norwegian car ferry services // *Research in Transportation Economics*. 2020. № 7. art. 100883. doi: <https://doi.org/10.1016/j.retrec.2020.100883>.
5. *Laird J. J.* Valuing the quality of strategic ferry services to remote communities // *Research in Transportation Business and Management*. 2012. № 10. P. 97—13.
6. *Tørset T.* Waiting time for ferry services: Empirical evidence from Norway // *Case Studies on Transport Policy*. 2019. Vol. 7, № 3. P. 667—676.
7. *Wang David Z. W., Lo Hong K.* Multi-fleet ferry service network design with passenger preferences for differential services // *Transportation Research Part B: Methodological*. 2008. 9. № 42. P. 798—822.
8. *Rehmatulla N., Smitha T., Tibbles L.* The relationship between EU's public procurement policies and energy efficiency of ferries in the EU // *Marine Policy*. 2017. Vol. 1, № 75. P. 278—289.
9. *Gagatsia E., Estrup T., Halatsisa A.* Exploring the Potentials of Electrical Waterborne Transport in Europe: The E-ferry Concept // *Transportation Research Procedia*. 2016. № 14. P. 1571—1580. doi: <https://doi.org/10.1016/j.trpro.2016.05.122>.
10. *Lo H. K., An K.* Ferry service network design under demand uncertainty // *Transportation Research. Part E: Logistics and Transportation Review*. 2013. Vol. 11, № 59. P. 48—70. doi: <https://doi.org/10.1016/j.tre.2013.08.004>.
11. *Baird A. J.* A comparative study of the ferry industry in Japan and the UK // *Transport Reviews*. 1999. Vol. 19, № 1. P. 33—55.
12. *Christophervon S-S.* Internationell färjetrafic på Östersjön // *Sven. geogr. årsb. Årg. Lund*. 1973. Vol. 49. P. 78—94.
13. *Škurića M., Maraš V., Davidović T., Radonjić A.* Optimal allocating and sizing of passenger ferry fleet in maritime transport // *Research in Transportation Economics*. 2020. № 8, art. 100868. doi: <https://doi.org/10.1016/j.retrec.2020.100868>.
14. *Maïorov N., Fetisov V., Krile S., Miskovic D.* Forecasting of the route network of ferry and cruise lines based on simulation and intelligent transport systems // *Transport Problems*. 2019. Vol. 14, № 2. P. 111—121. doi: <https://doi.org/10.20858/tp.2019.14.2.10>.
15. *Мякиненков В. М.* Основные подходы к формированию инструментария и методические особенности морского пространственного планирования // *Балтийский регион*. 2013. № 1 (15). С. 99—113. doi: 10.5922/2074-9848-2013-1-7.
16. *Гуменюк И. С., Мельник Д. А.* Транснациональная территориальная транспортная система Балтийского региона // *Балтийский регион*. 2012. № 1 (11). С. 90—97. doi: 10.5922/2074-9848-2012-1-8.
17. *Пустошный А. В., Мое В.* Перспективы развития высокоскоростного водного транспорта Мьянмы // *Морской вестник*. 2016. Т. 9, № 3. С. 92—94.
18. *Baird A. J.* A Scottish east coast European ferry service: review of the issues // *Journal of Transport Geography*. 1997. Vol. 5, № 41. P. 291—302.
19. *Backer H., Frias M.* Planning the Bothnian sea // *Plan Bothnia*. Helsinki, 2012.
20. *Corlay G-P.* Les ports de pêche danois // *Pêche mar*. 1982. Vol. 61, № 1253. P. 433—442.
21. *Flieger W.* Mit dem Auto über die Ostsee // *George, heute*. 1990. Vol. 11, № 80. P. 23—24, 29—31.
22. *Батурова Г. В.* Региональные морехозяйственные кластеры как основа социально-экономического развития приморских территорий // *Стратегическое планирование в регионах и городах России : доклады участников IX общероссийского форума «Стратегическое планирование в регионах и городах России»*. СПб., 2011. С. 115—119.

23. Горкин А. П. Социально-экономическая география: понятия и термины. Смоленск, 2013.
24. Гуменюк И. С., Орлов С. В., Калининградская область как территория потенциального формирования транспортного кластера Приморского региона // Балтийский регион. 2014. № 3 (21). С. 121—131. doi: 10.5922/2074-9848-2014-3-9.
25. Пустошный А. В. Перспективы высокоскоростного водного транспорта в России // Вестник Российской академии наук. 2014. Т. 84, № 1. С. 3—10.
26. Gee K., Kannen A., Heinrichs B. Towards a common spatial vision: Implications of the international and national policy context for Baltic Sea space and MSP // BaltSeaPlan. Report 8. Geesthacht, 2011.
27. Geuckler M. Die Verkehrsinfrastruktur in der Region Südliche Ostsee // Bundesbahn. 1991. Vol. 67, № 3. P. 302.
28. Jahrb A. Die feste Verbindung über den Øresund // Wirtsch. Ostseeraum, 1968. S. 72—76.
29. Knudsen A. Hirtshals havn — nyt vestbassin // Beton-tekniik. 1961. Vol. 27, № 4. P. 139—148.
30. Koch M. Der Fährverkehr Skandinavien-BDR, DDR und Polen // HANSA. 1980. Vol. 117, № 10. P. 705—708.
31. Rasmussen H. Prospects for 1979 by the Mayor of Esbjerg // Ports and Harbors. 1979. Vol. 24, № 3. P. 36.
32. Syafruddin C. Assessing Service Quality of Passenger Ferry Services in Sabang Zone // European Journal of Business and Management. 2016. Vol. 9, № 5. P. 22—34.
33. Westerholm J. The development of a national port system — Denmark // Fennia. 1986. Vol. 164, № 2. P. 211—290.

Об авторах

Андрей Дмитриевич Каторгин, магистр кафедры социально-экономической географии зарубежных стран, Московский государственный университет им. М. В. Ломоносова, Россия.

E-mail: andreykatorgin@mail.ru

<https://orcid.org/0000-0001-5654-1357>

Сергей Анатольевич Тархов, доктор географических наук, ведущий научный сотрудник, Институт географии РАН, Россия; ведущий научный сотрудник, НИУ «Высшая школа экономики», Россия.

E-mail: tram.tarkhov@gmail.com

<https://orcid.org/0000-0001-6426-963X>

THE SPATIAL STRUCTURE OF BALTIC SEA FERRY SERVICES

A. D. Katorgin¹

S. A. Tarkhov^{2,3}

¹ Lomonosov Moscow State University
M. V. Lomonosov Moscow State University,
1, Leninskie Gory, 119991, Moscow, Russia

² Institute of Geography Russian Academy of Sciences,
29 Staromonetny per., Moscow, 119017, Russia

³ National Research University Higher School of Economics,
11 Pokrovsky bulvar, Moscow, 109028, Russia

Received 16 October 2019

doi: 10.5922/2079-8555-2021-3-6

© Katorgin, A. D., Tarkhov, S. A. 2021

Ferry services are transport systems whose regular routes link areas separated by water bodies. Sometimes ferries are the only connection between an island and the mainland. In the Baltic Sea, such transport situations are not rare. A typical example is the island of Saaremaa. Ferries are the backbone of cargo and passenger traffic in the Baltic Sea region. This article aims to describe the spatial structure of ferry services in the Baltic Sea. To this end, a statistical database on 101 ferry routes is created and passenger and car traffic on each is calculated using an original methodology, which can be applied in analysing the spatial structure and traffic of ferry services in other regions. Baltic ferries account for over half of all European ferry-borne car and passenger traffic. The Baltic stands out for its unusually long ferry routes, which sustain timber exports. Most cargoes in the region originate from Sweden.

Keywords:

ferries, ferry service, passenger traffic, car traffic, concentration areas, water area

References

1. Dunlop, G. 2002, The European ferry industry-challenges and changes, *International Journal of Transport Management*, vol. 10, no. 1, p. 115–116.
2. Uriasz, J. 2010, Baltic ferry transport, *Communications in Computer and Information Science*, no. 104, p. 160–167.
3. Yercan, F. 2018, *Ferry Services in Europe*, New York, Routledge.
4. Odeck, J., Høyem, H. 2020, The impact of competitive tendering on operational costs and market concentration in public transport: The Norwegian car ferry services, *Research in Transportation Economics*, no. 7, art. 100883. doi: <https://doi.org/10.1016/j.retrec.2020.100883>.
5. Laird, J. J. 2012, Valuing the quality of strategic ferry services to remote communities, *Research in Transportation Business and Management*, no. 10, p. 97–113.
6. Tørset, T. 2019, Waiting time for ferry services: Empirical evidence from Norway, *Case Studies on Transport Policy*, vol. 7, no. 3, p. 667–676.
7. Wang David, Z. W., Lo Hong, K. 2008, Multi-fleet ferry service network design with passenger preferences for differential services, *Transportation Research Part B: Methodological*, vol. 9, no. 42, p. 798–822.
8. Rehmatulla, N., Smitha, T., Tibbles, L. 2017, The relationship between EU's public procurement policies and energy efficiency of ferries in the EU, *Marine Policy*, vol. 75, no. 1, p. 278–289.
9. Gagatsia, E., Estrup, T., Halatsisa, A. 2016, Exploring the Potentials of Electrical Waterborne Transport in Europe: The E-ferry Concept, *Transportation Research Procedia*, no. 14, p. 1571–1580. doi: <https://doi.org/10.1016/j.trpro.2016.05.122>.
10. Lo, H. K., An, K. 2013, Ferry service network design under demand uncertainty, *Transportation Research. Part E: Logistics and Transportation Review*, no. 59, p. 48–70. doi: <https://doi.org/10.1016/j.tre.2013.08.004>.
11. Baird, A. J. 1999, A comparative study of the ferry industry in Japan and the UK, *Transport Reviews*, vol. 19, no. 1, p. 33–55.
12. Christopherson, S-S. 1973, Internationell färjetrafic på Östersjön, *Sven. geogr. årsb. Årg. Lund.*, no. 49, p. 78–94.
13. Škurića, M., Maraš, V., Davidović, T., Radonjić, A. 2020, Optimal allocating and sizing of passenger ferry fleet in maritime transport, *Research in Transportation Economics*, no. 8, art. 100868. doi: <https://doi.org/10.1016/j.retrec.2020.100868>.
14. Maiorov, N., Fetisov, V., Krile, S., Miskovic, D. 2019, Forecasting of the route network of ferry and cruise lines based on simulation and intelligent transport systems, *Transport Problems*, vol. 14, no. 2, p. 111–121. doi: <https://doi.org/10.20858/tp.2019.14.2.10>
15. Myakinenkov, V. M. 2013, Key Strategies of Development of Research Tools and Methods for Marine Spatial Planning, *Balt. Reg.*, no. 1, p. 71–81. doi: <https://doi.org/10.5922/2079-8555-2013-1-7>.
16. Gumenyuk, I. S., Melnik, D. A. 2012, The transnational territorial transport system of the Baltic Region, *Balt. Reg.*, no. 1, p. 66–71. doi: <https://doi.org/10.5922/2079-8555-2012-1-8>.
17. Pustoshny, A. V., Moe, V. 2016, Prospects for the development of high-speed water transport in Myanmar, *Morskoi vestnik [Marine Bulletin]*, vol. 9, no. 3, p. 92–94 (in Russ.).

18. Baird, A. J. 1997, A Scottish east coast European ferry service: review of the issues, *Journal of Transport Geography*, vol. 41, no. 5, p. 291—302.
19. Backer, H., Frias, M. 2012, Planning the Bothnian sea. In: *Plan Bothnia*, Helsinki.
20. Corlay, G-P. 1982, Les ports de pêche danois, *Pêche mar*, vol. 61, no. 1253, p. 433—442.
21. Flieger, W. 1990, Mit dem Auto über die Ostsee, *George, heute*, vol. 11, no. 80, p. 23—24, p. 29—31.
22. Baturova, G. V. 2011, Regional maritime clusters as the basis for the socio-economic development of coastal territories, *Strategicheskoe planirovanie v regionakh i gorodakh Rossii* [Strategic planning in regions and cities of Russia] reports of the participants of the IX All-Russian Forum Strategic planning in regions and cities of Russia, St. Petersburg, p. 115—119 (in Russ.).
23. Gorkin, A. P. 2013, *Sotsial'no-ekonomicheskaya geografiya: ponyatiya i terminy* [Socio-economic geography: concepts and terms], Smolensk, Oikumena (in Russ.).
24. Gumenyuk, I. S., Orlov, S.V. 2014, The Kaliningrad Region as a Potential Coastal Transport Cluster, *Balt. Reg.*, no. 3, p.121—131. doi: <https://doi.org/10.5922/2079-8555-2014-3-9>.
25. Pustoshny, A. V. 2013, Prospects for High-Speed Water Transport in Russia, *Herald of the Russian Academy of Sciences*, vol. 83, no. 6, p. 506—512. doi: 10.1134/s10193316/4010043 (in Russ.).
26. Gee, K., Kannen, A., Heinrichs, B. 2011, Towards a common spatial vision: Implications of the international and national policy context for Baltic Sea space and MSP, *BaltSeaPlan*, Report 8. Geesthacht.
27. Geuckler, M. 1991, Die Verkehrsinfrastruktur in der Region Südliche Ostsee, *Bundesbahn*, vol. 67, no. 3, p. 302.
28. Jahrb, A. 1968, Die feste Verbindung über den Øresund, *Wirtsch. Ostseeraum*, p. 72—76.
29. Knudsen, A. 1961, Hirtshals havn — nyt vestbassin, *Beton-teknik*, vol. 27, no. 4, p. 139—148.
30. Koch, M. 1980, Der Fährverkehr Skandinavien-BDR, DDR und Polen, *HANSA*, vol. 117, no. 10, p. 705—708.
31. Rasmussen, H. 1979, Prospects for 1979 by the Mayor of Esbjerg, *Ports and Harbors*, vol. 24, no. 3, p. 36.
32. Syafruddin, C. 2016, Assessing Service Quality of Passenger Ferry Services in Sabang Zone, *European Journal of Business and Management*, vol. 9, no. 5, p. 22—34.
33. Westerholm, J. 1986, The development of a national port system — Denmark, *Fennia*, vol. 164, no. 2, p. 211—290.

The authors

Andrei D. Katorgin, Master's Student, Department of Socio-Economic Geography of Foreign Countries, Moscow State University, Russia

E-mail: andreykatorgin@mail.ru

<https://orcid.org/0000-0001-5654-1357>

Prof. Sergey A. Tarkhov, Leading Research Fellow, Institute of Geography, Russian Academy of Sciences, Russia; Leading Research Fellow, Higher School of Economics National Research University, Russia

E-mail: tram.tarkhov@gmail.com

<https://orcid.org/0000-0001-6426-963X>

МОРСКИЕ ПОРТЫ ВОСТОЧНОЙ БАЛТИКИ И ТРАНЗИТНАЯ ПОЛИТИКА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ: КОНКУРЕНЦИЯ ИЛИ СОТРУДНИЧЕСТВО?

Е. Г. Ефимова¹
В. Воловой²
С. А. Вроблевская^{1,3}

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

² Литва

³ ПАО «Сбербанк»,
117312, Россия, Москва, ул. Вавилова, 19

Поступила в редакцию 15.06.2020 г.
doi: 10.5922/2079-8555-2021-3-7

© Ефимова Е. Г., Воловой В.,
Вроблевская С. А., 2021

Порты стран Балтии традиционно переваливают российские грузы. Необходимость перевода всех грузопотоков из данных портов в отечественные неочевидна. Еще недавно прибалтийские порты считались обычными конкурентами. Геополитическая обстановка изменила вектор региональной транспортной кооперации. Стратегии конкуренции и сотрудничества зачастую кажутся одинаково приемлемыми для функционирования портов Восточной Балтики. Вместе с тем волатильность мировых товарных рынков, неустойчивые позиции ведущих экспортеров и импортеров, изменчивость экономической и геополитической среды требуют поиска новых стратегий и форм взаимодействия. Цель данного исследования — выявление возможностей сочетания администрациями портов Восточной Балтики политики конкуренции и кооперации как при формировании их концепций развития, так и при решении оперативных задач перевалки транзитных грузов. Данное исследование опирается на российские и зарубежные публикации в области теории и практики транспортной маршрутизации и функционирования узловых объектов инфраструктуры. Использование авторами современных методов исследования: кейс-стади, статистического анализа, сопоставления — позволило определить текущую ситуацию в портах Восточной Балтики и потенциальные возможности портов привлекать дополнительные потоки российских внешнеэкономических грузов. На основе официальных статистических данных в статье проверяется гипотеза о целесообразности реализации стратегии коопетитивности администрациями портов Восточной Балтики. В результате авторы пришли к выводу, что в ближайшее время использование этой стратегии возможно преимущественно при возникновении непредвиденных обстоятельств, связанных в том числе с «пиковой» загрузкой отдельных портовых мощностей.

Ключевые слова: коопетитивность, конкуренция, сотрудничество, морские порты, регион Балтийского моря

Введение

Будучи ключевым звеном транспортной системы, деятельность портов стратегически значима для государства. Обладая самой протяженной в мире морской береговой линией, Россия имеет очевидные преимущества в транспортном обеспечении

Для цитирования: Ефимова Е. Г., Воловой В., Вроблевская С. А. Морские порты Восточной Балтики и транзитная политика Российской Федерации: конкуренция или сотрудничество? // Балтийский регион. 2021. Т. 13, № 3. С. 125–148. doi: 10.5922/2079-8555-2021-3-7.

внешней торговли и обеспечении транзитной политики. Вместе с тем открытость экономики, активное сотрудничество с зарубежными странами, независимые логистические стратегии бизнес-структур способствуют формированию маршрутов перевозки грузов через порты соседних государств. В подобной ситуации морские порты Восточной Балтики открыто конкурируют за привлечение грузов как отечественных грузоотправителей, так и отправляемых из зарубежных государств. Перспективы азиатского транзита широко обсуждаются в академической литературе (см, например, [1]). К. В. Холопов и Т. Е. Раровский [2, с. 63] исследуют конкурентные маршруты транзитных контейнерных перевозок Азия — Европа по российской территории. В средствах массовой информации встречаются и предложения по налаживанию сотрудничества между портами. Так, губернатор Краснодарского края предлагает объединить усилия трех портов, размещенных на территории региона (Новороссийск, Туапсе и Тамань). По его мнению, такая кооперация даст возможность увеличить мощность портов на 30% [3].

Однако возникают и ситуации, когда в силу разных причин порты прекращают свою деятельность по перевалке грузов в целом или каких-либо отдельных их групп. В таком случае другие порты получают возможность переориентировать на себя соответствующие потоки. С подобной ситуацией портовый бизнес столкнулся в декабре 2019 года. Управление по контролю за иностранными активами Государственной казны США (OFAC) на основании закона Магнитского ввело 9 декабря 2019 года санкции в отношении мэра Вентспилса А. Лембергса и четырех связанных с ним отраслевых ассоциаций¹. Парламент Латвии, внося поправки в законы, передал порты Вентспилса и Риги в ведение государства. На этом основании правительство страны учредило компанию «Ventas osta». После того как А. Лембергс вышел из правления порта, 18 декабря 2019 года OFAC объявило об отмене санкций [4]. Несмотря на короткий период введения санкций, грузоотправители понесли убытки. Другие мажоритарные порты Латвии, Лиепая и Рига, ввиду своей специализации не могли перераспределить обязательства порта Вентспилс между собой.

Приведенные факты показывают, что рыночная ситуация может потребовать от, казалось бы, вечных конкурентов конструктивного сотрудничества. Ограничения, наложенные на порт Вентспилс, продлились недолго. Однако при других обстоятельствах, в частности благоприятной рыночной конъюнктуре, в перераспределении возросшего потока грузов могут быть заинтересованы ведущие порты региона.

Синкретизм конкуренции и сотрудничества во взаимоотношении портов Восточной Балтики находит вполне логичные объяснения в академической литературе. Появившиеся полвека назад и нашедшие отражения в междисциплинарных исследованиях идеи возможного сочетания противоречащих друг другу отношений, или стратегии коопетиции², объясняют поведение хозяйствующих субъектов в непростой экономической и геополитической среде, находящейся под воздействием чреды глобальных и региональных кризисов.

Целью данного исследования является оценка целесообразности применения стратегии коопетиции руководством основных портов региона Восточной Балтики в условиях формирования новой транзитной политики РФ. В статье проверяется гипотеза: сотрудничество портов в перевалке одних грузов при одновременной конкуренции за привлечение других оказывает положительное влияние на деятельность портов Восточной Балтики в большей степени, чем чисто кооперативная или конкурентная стратегии. Для достижения поставленной цели в статье определены текущий статус и возможные перспективы развития портов данного региона.

¹ Управление Вентспилского свободного порта, Агентство развития Вентспилса, Ассоциация развития бизнеса и Латвийская ассоциация транзитного бизнеса.

² Co-opetition: от co-operation и competition (англ.).

Статья содержит пять разделов. Во введении показана актуальность исследования, определена цель и сформулирована гипотеза. Обзор литературы нацелен на раскрытие сущности и основных постулатов теории коопетиции. Раздел «Данные и методы» содержит описание используемых данных, общую характеристику мажоритарных портов региона и обоснование применяемых методов исследования. Эмпирический анализ посвящен статистическому анализу портовой деятельности в регионе за период с 2010 по 2019 год. Заключительный раздел содержит основные выводы по статье.

Обзор литературы

В российских и зарубежных академических и отраслевых публикациях, освещающих деятельность портов как хозяйствующих субъектов, основное внимание уделяется решению технических и операционных проблем. В частности, авторы показывают, что загрузка морских портов определяется в большинстве случаев выбором грузоотправителей или специализированных операторов в случае смешанных или интермодальных перевозок. Современные исследователи показывают, что на выбор схемы поставки внешнеторговых грузов в смешанном сообщении влияет совокупность факторов. К их числу относят объем перевозок, расстояние, цену транспортировки, пропускные способности магистральных путей и портовых мощностей, сроки навигации, глубины фарватеров на подходах к портам, формы оплаты провозных платежей, размеры таможенных и других сборов в морских портах. Часто в расчет принимают порядок и продолжительность проведения таможенных и сертификационных процедур, толкование налоговыми органами на местах положений и инструкций государственных служб [5].

Оптимизация процессов взаимодействия субъектов транспортной системы создает дополнительные перспективы сокращения издержек при формировании материальных потоков грузов [6]. Интересна идея В. Чжан и Дж. Лам. Они применили модель Лотки — Вольтерры в исследовании эволюции морских кластеров [7]. Х. Юнг с соавторами и Т. Ли с соавторами высоко оценили роль портов в маршрутизации грузов [8; 9]. Вопросы конкуренции портов и их возможностей привлекать и переваливать грузы подробно изучены в трудах китайской научной школы [10 – 13]. Исследования портов восточной части Балтийского моря в большей части касались политико-географических аспектов их функционирования. Экономические вопросы и пути их коммерческого решения освещены в немногочисленных источниках академической литературы. Они касаются вопросов конкурентоспособности портов, механизмов их инвестирования [14], зависимости показателей функционирования портов и национальных макроэкономических индикаторов, перспектив развития портов [15].

Анализ конкурентных преимуществ порта, характеристика его грузовых терминалов в динамике также важны при принятии грузоотправителем решений о маршруте перевозки [16]. При оценке характеристик портов, расположенных не только в одном бассейне, но и в непосредственной близости друг от друга, необходимо учитывать их возможности заменять и дополнять друг друга. В этом аспекте авторам представляется важным выбор принципиальной стратегии функционирования портов. Традиционный подход, предполагающий либо усиление конкурентных преимуществ портов, либо развитие партнерских отношений, может быть дополнен формированием некой промежуточной позиции, предполагающей достижение устойчивых конкурентных преимуществ за счет налаживания сотрудничества в определенных сферах. Такой подход в академических кругах нашел обоснование как теория коопетиции.

Исследования по вопросам сотрудничества и конкуренции проводятся на протяжении восьми десятилетий в различных теоретических областях. Традиционно отношения между компаниями-конкурентами изучались в экономической теории с фокусом на промышленную или рыночную структуры [17]. В последние годы отдельное внимание уделяется внутрифирменной конкуренции, в том числе в рамках конгломератов [18]. В современной литературе по стратегическим альянсам [19—22] анализируются скорее отношения в рамках межфирменных объединений, чем их структура. Парадоксальные дуалистические отношения компаний возникают, когда фирмы сотрудничают в некоторых видах деятельности в контексте стратегического альянса и в то же время конкурируют друг с другом в других видах деятельности [23, р. 40]. Это явление называется коопетицией. Коопетиция предполагает два различных способа взаимодействия, основанные, с одной стороны, на враждебности из-за противоречивых интересов и на доверии и взаимной приверженности достижению общих целей — с другой. В основе разработки синкретической модели конкуренции и сотрудничества лежат теория транзакционных издержек, ресурсно-ориентированный подход и теория игр.

Для обоснования межфирменного сотрудничества используется теория транзакционных издержек. В частности, данный подход оправдывает существование кооперации в пользу передачи «неявного знания»³ между фирмами. Традиционные рыночные механизмы здесь не применимы, поскольку в случае неведения потенциальным покупателем истинной ценности этих знаний их раскрытие парадоксальным образом снижает стоимость, поскольку тогда он будет обладать ими, не платя за них [24, р. 182]. Теория транзакционных издержек предсказывает более высокую вероятность неудач, когда партнеры являются прямыми конкурентами. В этом случае конкуренты стремятся максимизировать свои доли на рынке. Противоречащие друг другу цели ведут к снижению коммерческих показателей акторов и в конечном итоге к их ликвидации.

Ресурсный подход предполагает достижение конкурентного преимущества через обладание уникальными возможностями, которые позволяют фирме предлагать своим клиентам лучшие товары и услуги, чем конкуренты [25; 26]. В основе этого подхода первоначально лежали два фундаментальных допущения: фирмы неоднородны по своему ресурсному профилю, и ресурсы абсолютно (полностью) не мобильны между фирмами. Таким образом, устойчивые различия в прибылях фирм могут быть объяснены различиями в ресурсах. Д. Дж. Тис с соавторами предлагают динамичный процесс и фокусируют внимание на том, как накапливаются и используются ресурсы для создания устойчивого конкурентного преимущества [27]. Согласно этому подходу стратегия накопления ценных технологических активов часто оказывается недостаточной для поддержания значительного конкурентного преимущества. Компании нуждаются в постоянном обновлении компетенций, позволяющем достичь соответствия с изменяющейся бизнес-средой. Динамический анализ лежит в основе изучения накопления ресурсов в результате как конкуренции, так и сотрудничества [28, р. 115]. Конкурентное преимущество организации может основываться на неформальных отношениях сотрудничества с ее партнерами-поставщиками, клиентами и партнерами, с которыми она должна сотрудничать и конкурировать. Компании часто ищут коопетиторов для привлечения важных трудно приобретаемых ресурсов (побочные эффекты, коммерческие навыки, финансирование и т. д.).

Теория игр формально подходит для анализа взаимоотношений между близлежащими портами. Она позволяет анализировать рыночные ситуации с малым числом игроков, ограниченной информацией, скрытыми действиями, возможностями неблагоприятного отбора или неполными контрактами. М. Новак с соавторами [29]

³ Tacit knowledge — вид знания, передача которого другому актору вызывает трудности.

применили эту теорию для изучения ситуаций, в которых возникает (или не возникает) кооперативное равновесие в результате взаимных взаимодействий между участниками. А. Бранденбургер и Б. Нейлбафф [30] показали, что эта теория позволяет изучить возможности получения выгоды через стратегию коопетиции. В основе их доводов лежит дилемма заключенных, позволяющая избежать издержек и получить прибыль. В борьбе за свою долю рынка фирма может выбрать сотрудничество с другой фирмой, соревнование с ней или игнорирование ее. Сочетание выбора приводит к различным типам поведения: одностороннему сотрудничеству, взаимному сотрудничеству, одностороннему отступничеству, взаимному отступничеству. А. Бранденбургер и Б. Нейлбафф [30] показали, как фирма может использовать теорию игр как для получения выигрышей с положительной суммой, так и выгод с нулевой суммой, что особенно важно для акторов портовой отрасли. Поиск беспроеигрышных взаимоотношений с конкурентами побуждает менеджеров использовать конкурентную имитацию для получения преимущества и концентрироваться на стратегических шагах других игроков, а не на своих собственных стратегических позициях. М. Петрайте и В. Длугоборските [31] аргументировали возможности и преимущества использования коопетиционных стратегий агентами из малых стран, включенных в глобальные сетевые структуры.

Сотрудничество и конкуренция как альтернативы стратегического поведения широко освещены в научной литературе. Большинство специалистов в области стратегического менеджмента склонны рассматривать конкуренцию и сотрудничество как противоположные концепции развития. Эта точка зрения неудачна тем, что вынуждает исследователей и менеджеров ранжировать стратегические альтернативы и выбирать одну из них. В результате сочетания кооперативного и конкурентного поведения можно выделить несколько вариантов в рамках стратегического альянса [28, р. 120—124]: отношения с доминированием сотрудничества, равноправные отношения (коопетиция) и отношения с доминированием конкуренции.

М. Бенгтссон и С. Кок [24] показали, что кооперативное поведение представляет собой ситуацию, когда партнеры стремятся к взаимной выгоде путем объединения взаимодополняющих ресурсов, навыков и возможностей. В этом случае общие цели более важны, чем максимизация прибыли или противопоставление одного актора. Партнеры вносят свой вклад в общую созданную ценность в отношениях, и они довольствуются меньшей долей прибыли для поддержания отношений. Б. Арслан [32] подчеркивает, что общие выгоды отдельной организации составляют определенную долю этой стоимости, размер которой зависит от ее переговорной силы.

Л. Чай с соавторами исследовал взаимосвязи между кооперацией, конфликтами, доверием и эффективностью инновационной деятельности в сфере B2B. Проведенный ими эконометрический анализ показал, что кооперация положительно связана с эффективностью технологических инноваций, и последствия конфликтов зависят от уровня доверия в кооперативных отношениях [33]. Доверие порождает экономическую ренту несколькими способами [28, р. 121]: уменьшает неопределенность, служит механизмом социального контроля и снижает трансакционные издержки. О. Уильямсон отмечает, что достижение своих целей, в том числе обманным путем, игнорирование интересов партнеров в итоге приводит к росту трансакционных издержек [34].

Конкурентное поведение, или отношения, в которых доминирует конкуренция, отражает ориентацию фирмы на достижение более высокой производительности и создание конкурентного преимущества по сравнению с другими фирмами либо путем манипулирования структурными параметрами отрасли в своих интересах [35], либо путем развития трудно поддающихся имитации отличительных компетенций [25]. Конкурентная стратегия поведения, таким образом, может помочь компаниям достичь большей эффективности производства, а также способствует

развитию творчества и росту инновационной активности. А. А. Ладо с соавторами [28, p. 119] подвергли эту точку зрения критике. По их мнению, соперники склонны структурировать свои отношения по правилам игры с нулевой суммой. Конкуренция может побудить фирмы создать барьеры вокруг своих компетенций, что в будущем затруднит сотрудничество. Такое поведение помогает организации получать временную выгоду, но затрудняет поддержание конкурентного преимущества в течение длительного времени.

В академических исследованиях отмечается, что именно взаимозависимость конкурентов, обусловленная структурными условиями, может объяснить, почему конкуренты сотрудничают и конкурируют одновременно. В работах по стратегическим альянсам доказывается, что, несмотря на конфликтные и противоборствующие отношения, сотрудничество между конкурентами может иметь много преимуществ. Кроме того, синкретизм конкуренции и сотрудничества способствует большему приросту знаний, экономическому развитию, техническому прогрессу и коммерческому успеху, чем конкуренция или сотрудничество, осуществляемые по отдельности [28, p.118].

Д. Норт [36] показывает, что стимулируемые конкуренцией внутрифирменные инновации способствуют приумножению знаний, экономическому, техническому и рыночному росту при условии, что права собственности хорошо защищены. Дж. Йорде и Д. Тис [37] считают, что межфирменное сотрудничество также может стимулировать социально-экономический прогресс путем активизации развития и использования знаний, увеличения объема и качества товаров и услуг, а также расширения рынков сбыта. Сотрудничество с конкурентами, как известно, дает возможность достаточно близко изучить соперников, чтобы предсказать, как они поведут себя, когда альянс распадется. А. Коццолино и Ф. Ротаермель обращают внимание на то, что дискретность взаимодействующих активов (ресурсов) актуализирует необходимость построения теоретической модели, объясняющую конкуренцию и сотрудничество агентов рынка. В частности, руководство компаний склонно к более тесному сотрудничеству в экономически и политически нестабильные периоды. Такие «разломы» также дают возможность существующим фирмам пересмотреть свои конкурентные и кооперативные стратегии в рамках отдельных отраслей. Рассмотрение стратегических альянсов между старыми участниками рынка и новыми инновационными предприятиями показало возможность использования такого сотрудничества не только для адаптации к радикальным изменениям, но и для получения конкурентного преимущества [38, p. 3054].

Благодаря этому типу связей можно получить и другие общие преимущества, характерные для стратегического альянса: дополнение и усиление позиций сторон в производственной деятельности, при внедрении новых продуктов, выходе на новые рынки; снижение затрат и рисков; создание и передачу технологий и возможностей [23, p. 43—44]. Ряд исследователей признает, что ключевые ограничения внедрения стратегии коопетиции не всегда улучшают конкурентные позиции фирмы. Это происходит, когда затраты, обусловленные необходимостью поддержания баланса актора в новой окружающей среде, проведения рутинных мероприятий и наличия организационных ресурсов для развития отношений сотрудничества, оказываются выше, чем ожидаемые выгоды. Проблемы могут также возникнуть в связи с возможной невосприимчивостью акторов к современным знаниям и технологиям, а также с ошибками в управлении инновациями, что ведет к изменению доступности ресурсов, включая информационные, и появлению сильных конкурентов [39; 40].

Упомянутые выше теоретические подходы дают возможность проверить гипотезу, выдвинутую нами во введении: стратегия коопетиции оказывает большее положительное влияние на деятельность портов Восточной Балтики, чем кооперативная или конкурентная стратегии.

Методология исследования и данные

1. Данные

В процессе статистического анализа использовались данные администраций исследуемых портов, официальных статистических служб Российской Федерации, Эстонской Республики, Латвийской Республики, Литовской Республики, а также данные, предоставляемые национальными портовыми ассоциациями, государственными организациями, регулирующими портовую деятельность, и министерствами транспорта указанных стран. Результаты деятельности портов оцениваются с помощью показателя их грузооборота. Выбор периода (2010—2019) объясняется наличием сопоставимой официальной статистики и рекомендуемой длительностью (5—10 лет) для визуального статистического исследования. Доступность статистических данных за 10 лет позволяет использовать корреляционный анализ для выявления зависимостей объема грузооборота портов. Отметим, что официальная государственная статистика и данные, публикуемые отдельными портами и портовыми ассоциациями, в страновом разрезе имеют незначительные различия. Поэтому в ряде случаев авторы проводили дополнительные расчеты или были вынуждены сужать (расширять) сопоставляемые показатели. Данные за 2020 год не анализируются из-за резкого снижения показателей международной торговли и транспорта. Оценка продолжительности и последствий форс-мажорных обстоятельств (пандемии коронавируса COVID-19) может проводиться спустя как минимум пять лет после ее преодоления.

2. Методология исследования

Для выявления характера взаимоотношений международных морских портов в восточной части Балтийского моря используется метод кейс-стади (англ. case study). В рамках этого метода предполагается изучение специализации и возможностей портов, их конкурентных преимуществ. В качестве основного показателя, характеризующего успешность морского порта и определяющего его финансовые результаты, рассматривается грузооборот, как общий, так и по отдельным видам грузов.

В бассейне Балтийского моря расположены семь мажоритарных⁴ российских морских портов: Большой порт Санкт-Петербург, Приморск, Высоцк, Выборг, Усть-Луга, Калининград и пассажирский Порт Санкт-Петербург⁵. Перечисленные порты являются конечными пунктами российских участков международных транспортных коридоров. Изучение их транзитного потенциала представляет академический и коммерческий интерес. Возможности по привлечению международного грузопотока в Порт Калининград и пассажирский Порт Санкт-Петербург в данной статье не рассматриваются. Статистика по грузообороту пассажирского порта отдельно не публикуется: грузы, перевозимые на паромов, учитываются в обороте Большого порта Санкт-Петербург. Особенности географического положения Калининградской области не позволяют рассматривать Порт Калининград как транзитный узел внешнеторговых грузов «материковых» регионов РФ, а также евразийских стран, не имеющих выхода к морю. Кроме того, по показателю грузооборота этот порт занимает пятое место среди российских портов Балтийского бассейна, опережая только Порт Выборг. Его доля в общем грузообороте колеблется от 6,34% в 2013 году до 4,31% в 2019 году⁶.

⁴ С оборотом более 1 млн т в год.

⁵ Паромы, прибывающие в Пассажирский порт Санкт-Петербург, перевозят как пассажиров, так и накатные грузы. Распоряжением председателя Правительства РФ № 413-р от 13.03.2015 г. изменена классификация пункта пропуска через государственную границу РФ в данном порту с пассажирского международного сообщения на грузо-пассажирский (<https://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/70792024/> (дата обращения: 30.05.2020)).

⁶ Расчеты авторов на основе данных Федерального государственного бюджетного учреждения «Росморпорт» (http://www.rosmorport.ru/filials/spb_seaports/ (дата обращения: 10.11.2020)).

По итогам 2019 года российские морские порты Балтийского бассейна заняли второе место в России по показателю грузооборота. Он составил 256,44 млн т (+4,1%), в том числе объем перевалки сухих грузов — 110,19 млн т (+0,4%), наливных грузов — 146,24 млн т (+7,1%). Морские порты Азово-Черноморского бассейна с грузооборотом 258,08 млн т, но отрицательной динамикой (–5,2%) заняли первое место. Отметим бóльшую специализацию южных портов на перевалке наливных грузов — 162,02 млн т (+5,8%). Перевалка сухих грузов в южных портах имела отрицательную динамику (–9,4%)⁷. В январе 2020 года российские морские порты Балтийского бассейна заняли лидирующие позиции. Их грузооборот составил 22,17 млн т (+5,4%), в том числе объем перевалки сухих грузов — 8,71 млн т (–0,1%), наливных грузов — 13,47 млн т (+9,3%)⁸.

Лидирующие позиции по суммарному объему переваливаемых грузов среди портов других морских бассейнов России, их географическая близость к европейским странам и национальным промышленным регионам позволяют предположить, что порты Балтийского бассейна будут сохранять ведущее место и в перспективе. В российских портах Балтики обрабатываются различные грузы, что способствует усилению их конкурентных преимуществ.

В последние годы грузооборот портов стран Балтии (Латвия, Литва, Эстония) в целом сокращается. Ситуация в российских портах Балтийского бассейна в исследуемый период выглядела разнонаправленно. В российских и зарубежных портах худшая ситуация наблюдалась в 2015–2016 годах. По данным пресс-служб портов, в 2016 году грузооборот сократился по сравнению с предыдущим годом на 4,5% — до 138,94 млн т. Однако, несмотря на относительно невысокую долю портов сопредельных стран в суммарном объеме перевалки российских грузов (17,1% в 2011 году), по отдельным грузам эта доля все еще довольно высока. Так, в 2017 году в порту Клайпеды было перегружено около 56% угля и 54% российских минеральных удобрений, тяготеющих к портам Балтийского бассейна, в то время как в 2016 году общая перевалка грузов этого порта составила немногим менее 20% от всех российских портов Балтики⁹. Если десять лет назад эти порты рассматривались как обычные конкуренты на рынке транспортных услуг, то в настоящее время геополитическая обстановка региона значительно изменилась. В результате объем перевозок российских внешнеторговых грузов через морские порты Балтии, Украины, Финляндии в январе 2020 года сократился на 30,8% по сравнению с аналогичным периодом 2019 года и составил 2,95 млн т¹⁰.

В портах сопредельных стран переваливаются пока что значительные объемы российских нефтепродуктов и тарно-штучных грузов. Необходимость переключения всех российских грузопотоков из портов сопредельных стран на российские порты неочевидна. Стратегически переориентация российских сырьевых грузов на российские порты должна касаться прежде всего контейнерных грузов, за счет которых можно получить высокую добавленную стоимость. «Проблемные» с экологической точки зрения грузы не являются коммерчески привлекательными. Поэтому особой срочности в их переносе в российские порты Балтики нет. Вместе с тем проделанный статистический анализ привел к другим результатам.

⁷ АО «Морцентр-ТЭК». URL: <http://morcenter.ru/news/gruzooborot-morskih-portov-rossii-zayanvar-dekabr-2019-goda> (дата обращения: 10.05.2020).

⁸ АО «Морцентр-ТЭК» URL: <http://morcenter.ru/news/gruzooborot-morskih-portov-rossii-zayanvar-2020-g> (дата обращения: 10.05.2020).

⁹ Экспортеры России. Единый информационный портал. URL: <http://www.rusexporter.ru/research/country/detail/2142/> (дата обращения: 10.05.2020).

¹⁰ АО «Морцентр-ТЭК» URL: <http://morcenter.ru/news/gruzooborot-morskih-portov-rossii-zayanvar-2020-g> (дата обращения: 10.05.2020).

Зависимость динамики грузооборота портов исследуется с помощью корреляционного анализа. Коэффициенты корреляции Пирсона и Спирмана рассчитывались с помощью пакета прикладных программ статистической обработки данных SPSS. Исследовались годовые данные, которые позволяют пренебречь сезонными пиками и спадами в перевозке ряда товарных групп. Расчеты сопровождаются наглядным статистическим анализом, сопоставлением динамики грузооборота по портам в целом и по отдельным товарным позициям.

При формулировке выводов мы исходили из того, что переориентация внешне-торговых грузов возможна лишь в случае наличия свободных мощностей в альтернативных портах Балтийского бассейна. Такая ситуация наблюдается, как показала практика, не всегда. В частности, перевалка калийных удобрений в российских портах Балтийского моря ограничена мощностями терминалов. Реализуемые в настоящее время проекты «Lugarport», «Ультрамар», «Еврохим» и «Приморский УПК» лишь к 2025 году позволят расширить возможности сотрудничества и одновременно создадут предпосылки для конкуренции между российскими и прибалтийскими портами.

Эмпирический анализ

Для проверки выдвинутой нами гипотезы о целесообразности применения стратегии коопетиции основными портами региона Восточной Балтики используем метод кейс-стади, а также количественные оценки зависимости грузооборота портов, сделанные на основе корреляционного анализа.

1. Кейс-стади.

Как было отмечено, данное исследование ограничено изучением грузооборотов портов стран Балтии, Санкт-Петербурга и Ленинградской области. В таблице 1 представлены технические возможности по перевалке грузов указанных портов.

Таблица 1

**Пропускная способность грузовых терминалов
российских портов Балтийского бассейна, тыс. т в год**

Вид грузов	БП Санкт-Петербург	Усть-Луга	Приморск	Выборг	Высоцк	Всего по портам	Грузооборот в 2019 году
<i>Всего</i>	110 18	120 880	89 500	1 970	21 200	343 735	245 374
Наливные	19 084	78 837	89 500	300	12500	200221	143 768
Сухие	26 619	32 683	—	1 670	8700	69672	58 403
Контейнеры (тыс. TEU)	5 173	780	—	—	—	5953	2283

Источник: Росморпорт. Федеральное государственное бюджетное учреждение. URL: http://www.rosmorport.ru/filials/spb_seaports/ (дата обращения: 10.05.2020).

В условиях продолжающихся санкций и последствий преодоления экономического кризиса важно понять основные тенденции развития портового хозяйства. Посмотрим динамику грузооборота в российских и зарубежных портах Балтики. В таблице 2 представлены показатели работы российских портов Балтийского бассейна (без Порта Калининград).

Таблица 2

Грузооборот российских портов Балтийского бассейна, без Порта Калининград, тыс. т

Вид грузов	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
<i>Всего</i>	154,8	172,3	194,5	202,1	209,6	218,0	224,9	233,7	232,3	245,4
Наливные	81,7	92,0	112,1	128,8	130,2	139,9	144,5	139,3	133,5	143,8
Нефть	71,8	70,1	82,5	77,8	65,6	72,0	80,8	76,8	66,4	74,0
Нефтепродукты	26,0	37,4	43,4	50,9	63,4	66,4	61,7	60,3	64,6	67,3
Навалочные	22,1	24,8	26,7	32,9	37,2	40,8	42,7	53,5	54,4	58,1
Руда	0,6	0,7	0,8	0,9	0,8	1,0	1,1	0,7	0,8	0,7
Уголь, кокс	13,5	16,1	19,4	23,4	25,3	27,8	29,1	38,5	38,3	40,9
Минеральные удобрения	6,6	6,5	5,4	7,1	8,7	10,2	10,3	11,8	11,4	12,4
Насыпные	0,1	0,0	0,0	0,4	0,4	0,4	0,2	0,3	0,3	0,3
Зерно	0,2	0,2	0,2	0,2	0,1	0,1	0,2	0,3	0,3	0,3
Лесные	0,5	0,5	0,5	0,5	0,6	0,7	0,6	0,5	0,9	1,0
Генеральные	1,5	1,7	2,5	1,9	1,5	1,6	1,6	1,8	14,2	12,3
Контейнеры, млн т	19,0	22,0	23,1	23,6	24,7	20,7	21,6	23,7	26,6	28,0
Контейнеры, млн TEU	1,9	2,4	2,5	2,6	2,5	1,8	1,8	2,0	2,2	2,3

Источник: расчеты авторов на основе данных федерального государственного бюджетного учреждения «Администрация морских портов Балтийского моря» (http://www.pasp.ru/morskie_porty_baltiyskogo_morya (дата обращения: 10.05.2020)).

При общей положительной динамике отметим волатильность показателей по перевалке насыпных, генеральных грузов, нефти, контейнеров (в TEU). В крупнейшем порту бассейна Усть-Луге в 2018 году впервые снизился грузооборот на 4% по сравнению с 2017 годом — до 98,73 млн т. Падение было вызвано в первую очередь снижением перевалки нефти (на 15%) и угля (на 4%) [41]. Снижение перевалки угля в порту произошло из-за замены и введения в эксплуатацию нового погрузочного оборудования на Универсальном перегрузочном комплексе и АО «Ростерминалуголь». Техническое переоснащение вызвано нехваткой специализированных мощностей в условиях роста экспорта российского угля. Порты Высоцк и Выборг в 2018 году показали значительное увеличение перевалки угля, поэтому заметного снижения по бассейну не произошло. По нефти и контейнерам происходит географическая переориентация грузопотоков. Снижение оборота контейнеров в 2015 году связано с введением во второй половине 2014 года санкционных и контрсанкционных мер. Отметим, что весовые показатели переваленных контейнеров изменились незначительно (–12,5% в 2013—2015 годах) по сравнению с TEU (–30,0% за аналогичный период), что говорит о среднем «утяжелении» контейнера. Ввиду волатильности мировых цен на сырьевые товары и неустойчивого курса рубля, а также использования стоимостных показателей учета внешней торговли в данном исследовании мы не рассматриваем влияние размеров российского экспорта и импорта на загрузку отечественных портов. В данных обстоятельствах сложно говорить о привлечении контейнерных грузов, ранее обрабатывавшихся в портах стран Балтии, в российские порты.

Динамика грузооборота крупнейших портов Эстонии показана в таблице 3.

Снижение грузооборота портов Эстонии происходило в 2013—2017 годах на 22,5%, главным образом за счет наливных грузов (46,8%). По контейнерным грузам и грузам Ро-Ро наблюдалась положительная динамика: 12,6 и 35,4% соответственно. Анализ товарной структуры переваливаемых через эстонские порты грузов, в том числе транзитных, позволил выявить следующие структурные изменения (табл. 4). По срокам и товарным группам динамика в целом соответствует российским трендам.

Таблица 3

Грузооборот мажоритарных портов Эстонии, млн т

Вид грузов	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
<i>Всего</i>	43,6	45,7	40,6	39,5	40,2	32,7	31,7	32,6	33,8	35,8
Наливные	29,1	31,4	26,6	25,7	26,0	17,0	14,4	13,9	14,8	15,2
Насыпные и навалынные	6,5	5,1	5,3	4,5	4,8	5,1	5,8	6,4	6,6	8,1
Контейнеры	1,3	1,5	1,6	1,8	2,0	1,7	1,8	2,0	2,0	2,0
Ро-Ро	3,5	3,7	3,8	3,7	4,0	5,6	5,9	6,4	6,7	6,7
Другие	3,2	4,0	3,3	3,7	3,3	3,4	3,8	3,8	3,8	3,7

Источник: расчеты авторов на основе данных Statistics Estonia (http://pub.stat.ee/px-web.2001/I_Databas/Economy/34Transport/16Water_transport/16Water_transport.asp (дата обращения: 10.05.2020)).

Таблица 4

Товарная структура грузов, переваливаемых через порты Эстонии, тыс. т

Вид грузов	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Перевалено, всего							
<i>Всего</i>	42 908	43 579	34 962	33 623	34 797	35 924	37 690
Продукция сельского хозяйства, рыба	2975	2988	3249	3271	3214	3173	3351
Уголь, сырая нефть и природный газ, сланец	118	310	39	16	104	47,8	220
Продукция лесопромышленного комплекса	1263	1119	1039	1133	1656	1880	1882
Кокс и нефтепродукты	24 238	24 046	15 687	12 733	12 294	12 301	12 229
Химические продукты	3724	4481	4374	5099	5159	6191	7224
Металлы и продукты металлообработки	97	158	110	123	109	123	225
Исходящий транзит							
<i>Всего</i>	22 889	20 800	15 556	12 662	12 733	13 965	14 591
Продукция сельского хозяйства, рыба	3	17	22	12	65	125	76
Уголь, сырая нефть и природный газ, сланец	68	133	39	5	67	0	50
Продукция лесопромышленного комплекса	117	91	46	22	70	0	8
Кокс и нефтепродукты	18 793	16 022	10 958	7466	7134	7653	7200
Химические продукты	3500	4221	4176	4883	4972	5814	6910
Металлы и продукты металлообработки	7	71	11	23	11	5	70

Источник: расчеты авторов на основе данных Statistics Estonia (http://pub.stat.ee/px-web.2001/I_Databas/Economy/34Transport/16Water_transport/16Water_transport.asp (дата обращения: 10.05.2020)).

Наиболее опасная динамика наблюдается по товарной группе «Кокс и нефтепродукты»: падение общей перевалки на 49,54%, в том числе исходящих транзитных грузов — на 61,69%. Для преодоления крайне негативного тренда в 2017 году эстонское акционерное общество *Alexela Terminal* продлило договор с ПАО НК «Роснефть» на оказание услуг по организации транспортировки, выгрузки, хранения и погрузки нефтепродуктов — 3,4 млн т мазута и вакуумного газойля [42]. Существенно увеличилась общая перевалка (31,11%) при снижении исходящего транзита (40,19%) продукции лесопромышленного комплекса. Резко изменяются объемы общей перевалки исходящего транзита сырой нефти, угля и природного газа.

Вместе с тем данные официальной статистики показывают положительную динамику перевалки и исходящего морского транзита химической продукции (+93,87 и +97,43% соответственно), а также металлов (+131,79 и +902,86). Отметим заметную волатильность объемов исходящего транзита металлов.

Стабильна динамика перевалки сельскохозяйственной и рыбной продукции (+8,04%) при заметном росте исходящего транзита (в 20,7 раз). В 2016 году отмечено появление больших объемов входящего транзита продуктов питания, напитков и табака. Эксперты это объясняют изменившимися требованиями к обращению на российском рынке алкогольной продукции: она должна быть маркирована. Для этого используются портовые склады Эстонии [41].

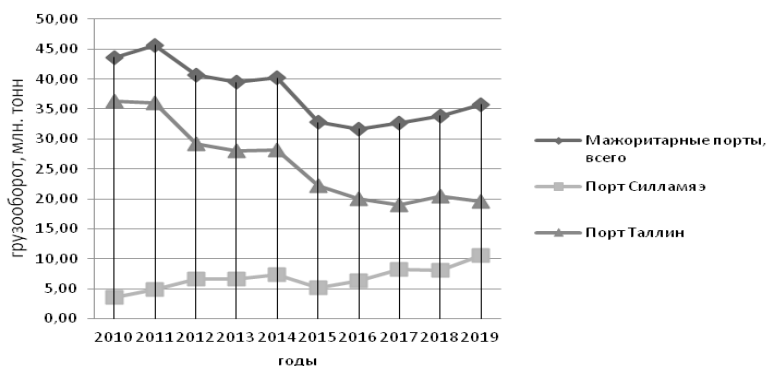


Рис. 1. Грузооборот крупнейших портов Эстонии, млн т

Источник: *Statistics Estonia*. URL: http://pub.stat.ee/px-web.2001/1_Databas/Economy/34Transport/16Water_transport/16Water_transport.asp (дата обращения: 10.05.2020).

Представленная на рисунке 1 динамика грузооборота портов Таллина и Силламяэ показывает разнонаправленные тенденции их развития. Успехи второго по грузообороту порта Эстонии можно объяснить тем, что это частный порт, принадлежащий равными долями представителям российского и эстонского бизнеса¹¹.

Динамика грузооборота портов Латвии показана в таблице 5.

Наибольшее падение грузооборота произошло в группе наливных грузов. Нишу российских компаний заняли предприятия Республики Беларусь. В ноябре 2017 года Белорусская нефтяная компания (БНК) и латвийская *WT OIL Terminal* заключили договор о совместной деятельности в области организации перевалки бе-

¹¹ Порт Силламяэ. URL: https://www.silport.ee/SILPORT-booklet_rus.pdf?rand=208 (дата обращения: 30.06.2021).

лорусских нефтепродуктов в Рижском свободном порту. Нефтяная компания также заключила с Новополоцким НПЗ договор купли-продажи темных нефтепродуктов в 2016 году для поставки грузов на *Woodison Terminal* в 2018—2022 годах [40].

Таблица 5

Грузооборот мажоритарных портов Латвии, млн т

Вид грузов	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
<i>Всего</i>	61,2	68,8	75,2	70,5	74,2	69,6	63,1	61,9	66,2	62,4
Наливные	21,2	23,1	24,9	23,6	26,5	25,6	19,5	16,9	15,0	14,6
Насыпные и навалыные	28,1	33,3	36,8	34,7	35,3	32,8	32,1	32,6	36,6	34,2
Генеральные	10,4	10,9	12,1	10,8	10,8	9,7	10,0	10,8	12,7	11,8
Контейнеры	2,6	3,1	3,5	3,8	4,0	3,7	3,9	4,4	4,7	4,6
Контейнеры, тыс. TEU	209	247	284	309	321	281	294	316	356	353
Ро-Ро	2,2	2,8	3,1	3,2	3,1	2,6	2,8	3,2	3,5	3,4

Источник: расчеты авторов на основе данных Central Statistical Bureau of Latvia (http://www.csb.gov.lv/en/stats_table_metadata/35/TARGET=_blank>Detailed information; http://data1.csb.gov.lv/pxweb/en/transp_tur/transp_tur__transp_kravas_ikgad/TRG260.px/ (дата обращения: 10.05.2020)).

Снижение грузооборота портов Латвии в 2019 году по сравнению с 2013 годом (-12,33%) происходило за счет ухудшения показателей портов Вентспилс (-28,88%) и Рига (-7,63%). При этом грузооборот Порта Лиепая вырос на 51,61% (рис. 2).

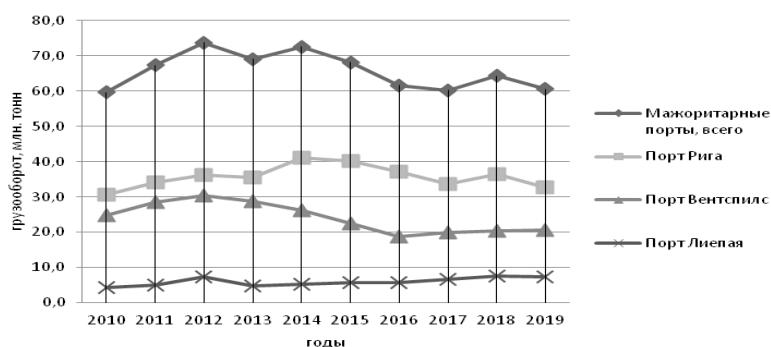


Рис. 2. Грузооборот крупнейших портов Латвии, млн т

Источник: расчеты авторов на основе данных Central Statistical Bureau of Latvia (http://www.csb.gov.lv/en/stats_table_metadata/35/TARGET=_blank>Detailed information; http://data1.csb.gov.lv/pxweb/en/transp_tur/transp_tur__transp_kravas_ikgad/TRG250.px/tableViewLayout1/ (дата обращения: 10.05.2020)).

Падение грузооборота двух крупнейших портов Латвии произошло прежде всего за счет нефти и нефтепродуктов, а также угля (рис. 3, а, б). Одновременно все порты увеличили перевалку зерновых культур (3, в).

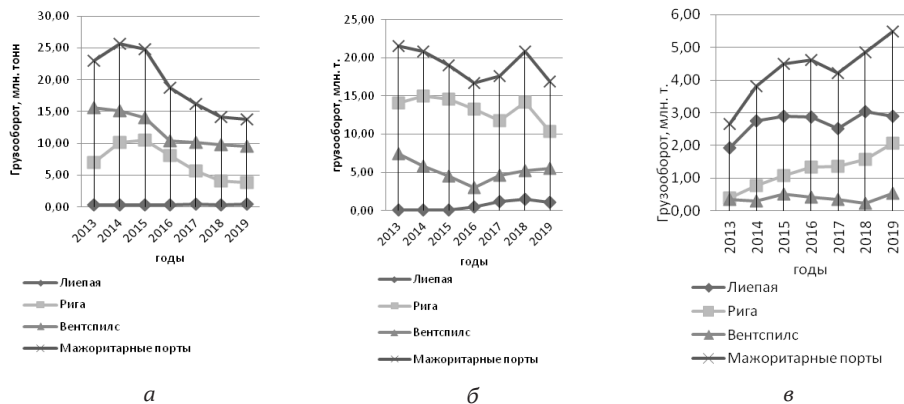


Рис. 3. Перевалка отдельных видов грузов в портах Латвии:

а — перевалка нефти и нефтепродуктов; б — перевалка угля;
в — перевалка зерна и зерновых

Источник: расчеты авторов на основе данных Central Statistical Bureau of Latvia (http://www.csb.gov.lv/en/stats_table_metadata/35/TARGET=_blank>Detailed_information; http://data1.csb.gov.lv/pxweb/en/transp_tur/transp_tur__transp__kravas__ikgad/TRG250.px/table/tableViewLayout1/; http://data1.csb.gov.lv/pxweb/en/transp_tur/transp_tur__transp__kravas__ikgad/TRG260.px/ (дата обращения: 10.05.2020)).

В отличие от портов Эстонии и Латвии портовые терминалы Литвы показывают общую позитивную динамику (табл. 6). Исключение составляют наливные грузы. За представленный период оборот увеличился на 12,48%. Тем не менее объемы перевалки этих грузов ежегодно изменялись: в 2014 году наблюдалось падение на 34,19%, в 2015 году - рост на 18,83%. Подобную волатильность можно объяснить разнонаправленными трендами внутри этой группы грузов (рис. 4).

Таблица 6

Грузооборот портовых терминалов Литвы, млн т

Вид грузов	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
<i>Всего</i>	40,3	45,5	43,8	42,4	43,7	45,7	49,3	52,9	56,2	46,3
Наливные	18,8	20,0	18,7	17,7	15,2	18,1	20,3	21,3	20,0	19,9
Насыпные и навалынные	11,8	14,5	14,1	14,0	17,0	16,7	16,7	19,1	19,9	20,7
Генеральные	9,7	11,0	10,9	10,6	11,5	11,0	12,3	12,5	16,4	15,3
Контейнеры	1,9	2,5	2,5	2,6	2,9	2,3	2,9	3,0	4,8	4,5
Контейнеры, тыс. TEU	295,2	382,2	381,4	402,7	450,2	350,4	441,7	474,2	749,1	705,2
Ро-Ро	2,3	2,6	2,6	2,6	2,5	2,5	2,8	2,9	3,1	3,3

Источник: Клайпедский порт. URL: <http://www.portofklaipeda.lt/statistika-porta-klaipeda; Statistics Lithuania. Official Statistics Portal. URL: https://osp.stat.gov.lt/statistiniu-rodikliu-analize?/> (дата обращения: 10.05.2020).

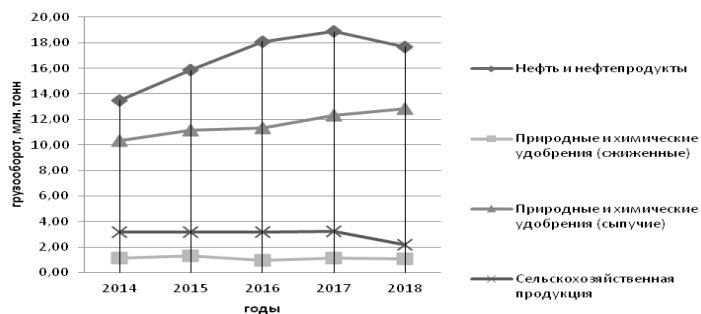


Рис. 4. Перевалка неконтейнерных грузов в портах Литвы

Источник: Statistics Lithuania. Official Statistics Portal. URL: <https://osp.stat.gov.lt/statistiniu-rodikliu-analize?/> (дата обращения: 10.05.2020).

Устойчивая положительная динамика показателей порта обеспечивается за счет насыпных, генеральных грузов и контейнеров. Отметим, что загрузенность контейнеров в порту сначала росла (с 16,22 т/TEU в 2014 году до 17,52 т/TEU в 2015 году), а потом стала снижаться до 13,43 т/TEU в 2018 году. Такая динамика объясняется увеличением доли не полностью загруженных контейнеров, а также изменением ассортимента перевозимых в контейнерах грузов. Доля порожних контейнеров в исследуемый период колебалась от 19,98 (2014) до 29,52% (2018). Зависимости между наполненностью контейнеров и долей порожних контейнеров не обнаружено. На рисунке 4 показаны динамика показателей перевалки основных неконтейнерных видов грузов в Государственном порту Клайпеда.

Успехи порта Клайпеды в рассматриваемый период определяются перевалкой белорусских грузов. Несмотря на политические разногласия (в частности, в отношении БелАЭС и выборов-2020), Белоруссия продолжает сотрудничество с литовским портом [40]. Но, несмотря на участие в активах литовских терминалов, есть вероятность, что в ближайшие годы белорусские компании откажутся от маршрутов перевозки продукции через Литву.

Портовая отрасль Литвы представлена двумя перевалочными мощностями: Государственным портом Клайпеда и нефтяным терминалом Бутинге, являющимся литовским подразделением польской нефтяной компании *ORLEN* (рис. 5). Узкая специализация терминала, разная структура собственности и управления, технические возможности терминалов позволили развивать специализацию в портовом хозяйстве. Эта стратегия привела к определенным коммерческим успехам по привлечению и удержанию клиентов.

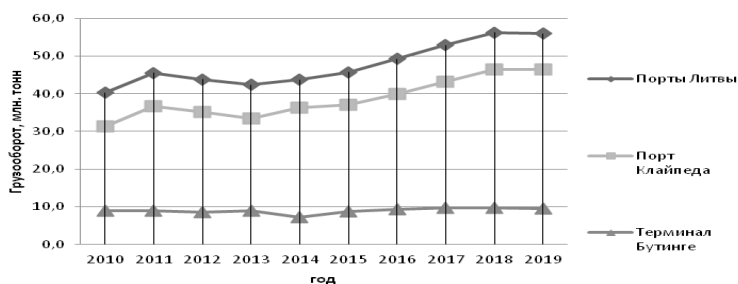


Рис. 5. Грузооборот портов Литвы

Источник: расчеты авторов на основе данных Statistics Lithuania. Official Statistics Portal. (<https://osp.stat.gov.lt/statistiniu-rodikliu-analize?/> (дата обращения: 10.05.2020)).

В целом портовая отрасль Литвы находится в более предпочтительном положении по сравнению с другими странами Балтии, где помимо международного соперничества портов наблюдается и внутренняя борьба за привлечение грузов. Однако выбор стратегии портов Восточной Балтики в значительной степени зависит и от вида товаров, которыми оперирует порт. Для наливных, а также насыпных и навалных грузов, прежде всего угля и удобрений, более актуальной оказывается стратегия соперничества. По генеральным грузам и контейнерам статистически оправдана стратегия кооперации, хотя даже беглый обзор кейсов портового бизнеса показывает наличие разнонаправленных факторов, которые не позволяют сделать однозначный выбор в пользу стратегии международного отраслевого взаимодействия. Поэтому стратегия коопетиции представляется уместной для ведения бизнеса в неустойчивой внешней среде.

2. Корреляционный анализ.

Расчеты корреляции грузооборота российских портов Балтийского бассейна и стран Балтии, как общего, так и по отдельным видам грузов, выявили признаки и кооперации, и соперничества. Выявленные зависимости по общему грузообороту портов показаны в таблице 7.

Таблица 7

Выявленные линейные и ранговые корреляции общего грузооборота портов стран Балтии и России (2010—2019)

Зависимость общего грузооборота портов	Корреляция		R2	F-statistics
	Пирсона	Спирмена		
Россия — страны Балтии	0,975**	0,952**	0,951	156,916
Россия — Эстония	-0,846**	-0,770**	0,716	20,124
Россия — Литва	0,821**	0,855**	0,674	16,561

Примечание: * — корреляция значима на уровне 0,05;

** — корреляция значима на уровне 0,01.

Данные таблицы 7 показывают, что в 2010—2019 годах исследуемые российские порты и порты стран Балтии в целом показывали схожую динамику. Эту тенденцию можно объяснить успешным функционированием литовского порта Клайпеда и российских портов. Политика привлечения белорусских грузов в 2010—2019 годах и активизация российского правительства в отношении переориентации отечественных грузов на национальные порты оказались эффективными. Снижение грузооборота в портах Эстонии и Латвии компенсировалось ростом этого показателя в Литве. Отметим очевидную потерю грузовой базы эстонскими портами при одновременном росте грузооборота в российских портах Балтийского бассейна. Зависимость объемов общего грузооборота отдельных портов Восточной Балтики выявлена не была.

В таблице 8 представлены значимые результаты расчетов линейной и ранговой корреляции по отдельным товарным группам, переваливаемым в портах.

Наблюдается явная тенденция перемещения перевалки нефтепродуктов и угля из Эстонии и Латвии в Россию. Проводимая Россией транзитная политика привела к продаже в 2019 году компаниями *Global Ports* и *Royal Vopak* своих ставших проблемными активов эстонского нефтяного терминала *VEOS* фирме *Liwathon*. Нехватка мощностей по перевалке минеральных удобрений в российских портах привела к активному сотрудничеству со специализированными терминалами в странах Балтии. Однако отметим, что выявленная зависимость также объясняется успешным сотрудничеством в исследуемый период белорусских компаний и литовских стивидоров. Конъюнктура мировых рынков металлов является определяющим фактором

перевалки продукции данной товарной группы, поэтому наблюдаются однонаправленные тренды в российских и прибалтийских портах, прежде всего Клайпеды, имеющей свою грузовую базу.

Таблица 8

Выявленные корреляции перевалки отдельных товарных групп в портах стран Балтии и России (2010–2019)

Товарная группа	Национальная принадлежность портов	Корреляция		R ²	F-statistics
		Пирсона	Спирмена		
Нефть, и нефтепродукты	Россия — Эстония	-0,829**	-0,855**	0,687	17,537
Нефть	Россия — Латвия	-0,740*	-0,600	0,548	9,681
Уголь	Россия — Эстония	-0,685*	-0,710*	0,505	8,146
Удобрения (все)	Россия — Литва	0,880**	0,842**	0,775	27,556
	Россия — страны Балтии	0,871**	0,782**	0,729	25,240
Продукция лесопромышленного комплекса	Латвия — Литва	0,918**	0,891**	0,842	42,689
Металлы	Россия — Литва	0,760*	0,782**	0,577	10,921
	Россия — страны Балтии	0,818**	0,855**	0,669	16,192
Контейнеры, тыс. т	Россия — Эстония	0,790**	0,758*	0,624	13,301
	Россия — Латвия	0,842**	0,842**	0,709	19,528
	Россия — Литва	0,884**	0,903**	0,781	28,529
	Россия — страны Балтии	0,900**	0,842**	0,809	33,927
	Эстония — Латвия	0,962**	0,939**	0,926	99,806
	Эстония — Литва	0,724*	0,903**	0,524	8,812
	Латвия — Литва	0,854**	0,964**	0,730	21,581
Контейнеры, TEUs	Эстония — Латвия	0,858**	0,818**	0,736	22,338
	Латвия — Литва	0,848**	0,939**	0,720	20,524

Примечание: * — корреляция значима на уровне 0,05;

** — корреляция значима на уровне 0,01.

Иная ситуация сложилась в контейнерном секторе. Сотрудничество России со странами Балтии кажущееся. Оно наблюдается лишь по весовым показателям. Сравнение среднего веса контейнера в исследуемый период показывает, что в портах Восточной Балтики обрабатываются контейнеры с разными товарами. Расчеты авторов показали, что средний вес контейнеров, переваливаемых через литовский порт в 2010–2019 годах, колеблется от 6,32 до 6,62 т, через эстонские порты — от 7,00 до 8,68 т, через российские порты Балтики — от 9,15 до 12,25 т, через латвийские порты — от 12,20 до 14,01 т. При этом вес российских и латвийских контейнеров увеличивается. Полученные результаты подтверждают, что в контейнерах перевозятся разные типы грузов. Через Порт Клайпеда переваливается преимущественно продукция глубокой переработки, а через порты Латвии и России — сырье и продукция незавершенного производства. В данном случае контейнер можно рассматривать как более конкурентоспособную упаковку грузов, что подтверждает наличие соперничества между портами. В целом по скорости выполнения и качеству логистических операций российские порты проигрывают прибалтийским.

В таблице 9 отражена выявленная зависимость грузооборота портов стран Балтии и России от структуры переваливаемых грузов. Грузооборот портов Эстонии, Латвии и России зависит от перевалки сырьевых товаров и продукции первичной переработки: нефти, нефтепродуктов, угля. Поэтому порты развивают конкуренцию за привлечение этих товаров. Российские порты заинтересованы в увеличении перевалки минеральных удобрений, леса. И эта тенденция отчетливо проявляется в формируемых портами стратегиях и инвестиционной политике. Литовский Порт Клайпеда тяготеет к перевалке удобрений и контейнеров. Тем самым объясняется его коммерческая заинтересованность в дальнейшем сотрудничестве с белорусскими производителями и российском транзите. Грузооборот Порта Клайпеда зависит от перевалки товаров глубокой степени обработки, перевозимых в контейнерах.

Таблица 9

Товары, влияющие на общий грузооборот портов Восточной Балтики (2010 – 2019)

Страна	Груз	Корреляция		R ²	F-statistics
		Пирсона	Спирмена		
Эстония	Нефть и нефтепродукты	0,962**	0,782**	0,926	99,960
	Уголь	0,717*	0,927**	0,514	8,456
	Металлы	0,716*	0,673*	0,513	8,431
Латвия	Нефть и нефтепродукты	0,765*	0,758*	0,585	11,258
	Уголь	0,891**	0,842**	0,794	30,905
Литва	Удобрения	0,877**	0,939**	0,770	26,767
	Контейнеры, тыс. т	0,889**	0,721*	0,791	30,251
	Контейнеры, TEUs	0,889**	0,733*	0,889	30,244
Россия	Нефть и нефтепродукты	0,936**	0,869**	0,876	56,327
	Лес	0,726*	0,745*	0,527	8,921
	Удобрения	0,874**	0,952**	0,765	26,006
	Уголь	0,953**	1,000**	0,909	79,446

Примечание: * — корреляция значима на уровне 0,05;

** — корреляция значима на уровне 0,01.

По перевалке товаров, не попавших в указанные списки, возможна кооперация, так как они не оказывают существенного влияния на грузооборот порта и, соответственно, в стандартных ситуациях не будут коммерчески привлекательными.

Результаты корреляционного анализа и исследование функционирования портов Восточной Балтики выявили случаи как конкуренции, так и сотрудничества по разным товарным группам. Эффективного сочетания этих стратегий, когда порты взаимодействуют друг с другом в целях получения обоюдных выгод, не обнаружено. Поведение портов в большей степени определяется проводимой государственной политикой, межгосударственными отношениями, их техническими возможностями, а также конъюнктурой мировых товарных рынков. Поэтому возможные будущие стратегии портов зависят от силы воздействия внешних факторов.

Выводы

Морские порты стран Балтии по-прежнему играют значимую транзитную роль в транспортировке российских внешнеторговых грузов. Данное исследование показало, что призывы российских политиков перерабатывать грузы с высокой степенью промышленной обработки в отечественных портах, прежде всего контейнеры, пока декларативны. Причинами сложившейся ситуации являются действующие экономические санкции, ограничивающие товарную структуру грузооборота и не-

гativamente влияющие на отношения между странами региона, жесткие нормы российского законодательства. Вместе с тем очевидно стремление нефтяных и угольных предприятий переориентировать транзит своих грузов из прибалтийских портов в российские. В будущем Балтийский бассейн может стать основными морскими воротами экспорта российского сырья, в том числе углеводородов, а также крупнейшим российским морским бассейном по обороту контейнерных грузов.

Порты региона Восточной Балтики являются скорее конкурентами, чем партнерами по перевалке как отечественных, так и транзитных грузов. Порты Эстонии, Латвии и России имеют схожие коммерческие интересы по привлечению грузов. Литовский Порт Клайпеда имеет грузовую базу, отличную от соседей, однако отсутствие границы с «материковой» Россией, политические разногласия затрудняют кооперацию. Сотрудничество данных портов может быть вызвано двумя причинами: общей аффилиацией стивидорных компаний, собственников терминалов и государственной политикой, регулирующей маршрутизацию российских грузов.

По большинству позиций зарубежные порты Балтийского моря могут рассматриваться российскими грузоотправителями в качестве резервных мощностей. Их использование позволяет оптимизировать инвестиции в отечественный портовый бизнес, развивать рекреационные возможности морского побережья. Российские компании, стремясь диверсифицировать риски или распределить загрузку своих транспортно-логистических терминалов, сотрудничают со стивидорами стран Балтии. Нельзя забывать и о том, что сотрудничество в области транспорта и логистики позволяет поддерживать и укреплять деловые связи с соседними государствами.

Таким образом, выдвинутая нами гипотеза о результативности стратегии коопетиции в портах Восточной Балтики в 2010-е годы не подтвердилась. Выбор стратегии коопетиции представителями портового бизнеса и национальными портовыми организациями исследуемого региона целесообразен в случае возникновения форс-мажорных обстоятельств или в периоды «пиковой» нагрузки, генерируемой, в частности, благоприятной конъюнктурой на мировых товарных рынках. Морские порты стран Балтии не рассматриваются в качестве приоритетных участников российской транзитной политики.

Список литературы

1. *Efimova E., Vroblevskaya S.* Are Eastern Baltic Ports the drivers of Eurasian trade? // *International Journal of Management and Economics*. 2019. Vol. 55, № 3. P. 1—14. doi.org/10.2478/ijme-2019—0014.
2. *Холопов К. В., Раровский П. Е.* Российский рынок международного контейнерного транзита в 2019 году и перспективы его развития // *Российский внешнеэкономический вестник*. 2019. № 9. С. 61—68.
3. *Губернатор Кубани:* в рамках создания Южного хаба мощность портов региона увеличат на 30% // *Морские порты*. 2020. № 1. URL: <http://www.morvesti.ru/news/1679/83085/> (дата обращения: 20.04.2020).
4. *Антоненко О.* Латвийский олигарх Айвар Лембергс попал под санкции США. Под угрозой работа Вентспилского порта // *Русская служба Би-би-си*. Рига. 10.12.2019. URL: <https://www.bbc.com/russian/features-50729930> (дата обращения: 20.04.2020).
5. *Куренков П., Сафронова А., Кахриманова Д.* Логистика международных интермодальных грузовых перевозок // *Логистика*. 2018. № 3. С. 24—27.
6. *Демин В., Карелина М., Терентьев А.* Методика достижения динамического баланса между величинами пропускных способностей транспортно-складских комплексов и грузопотоков в логистических системах // *Логистика*. 2018. № 2. С. 32—36.
7. *Zhang W., Lam J. S. L.* Maritime cluster evolution based on symbiosis theory and Lotka-Volterra model // *Maritime Policy & Management*. 2013. Vol. 40, № 2. P. 161—176. doi:10.1080/03088839.2012.757375.
8. *Jung H., Kim J., Shin K. S.* Importance Analysis of Decision Making Factors for Selecting International Freight Transportation Mode // *The Asian Journal of Shipping and Logistics*. 2019. Vol. 35 (1) P. 055—062. doi: 10.1016/j.ajsl.2019.03.008.

9. Lee T.-C., Wu C.-H., Lee P. T. W. Developing the fifth generation ports model. Impacts of the ECFA on seaborne trade volume and policy development for shipping and port industry in Taiwan maritime policy & management // *Maritime Policy & Management*. 2011. Vol. 38, № 2. P. 1—21. doi:10.1080/03088839.2011.556674.
10. Chen T., Lee P. T. W., Notteboom T. Shipping line dominance and freight rate practices on trade routes: the case of the far east-south Africa Trade // *International Journal of Shipping and Transport Logistics*. 2013. Vol. 5, № 2. P. 155—173. doi:10.1504/IJSTL.2013.053233.
11. Chang Y. T., Lee P. T. W. Overview of interport competition: issues and methods // *Journal of International Logistics and Trade*. 2007. Vol. 5, № 1. P. 99—121. doi:10.24006/jilt.2007.5.1.006.
12. Lee P. T. W., Lam J. S. L. Developing the fifth generation ports model // *Dynamic shipping and port developments in the globalized economy. Vol. 2: Emerging Trends in Ports* / P. T. W. Lee, Cullinane K. (eds.). L., 2015. P. 186—210. doi:10.1057/9781137514295.
13. Lee P. T. W., Lam J. S. L. A review of port devolution and governance models with compound eyes approach // *Transport Reviews*. 2017. Vol. 37, № 4. P. 507—520. doi:10.1080/01441647.2016.1254690.
14. Поподько Г. И., Нагаева О. С. Возможности и ограничения реализации крупномасштабного инвестиционного проекта в новых экономических условиях на примере морского порта Усть-Луга // *Балтийский регион*. 2015. Т. 25, № 3. С. 90—107. doi: org/10.5922/2079-8555-2015-3-6.
15. Pavuk O. Comparison of port activities of the East coast of the Baltic Sea: 1996—2016 // *Technology audit and production reserves*. 2017. Vol. 36, № 4/5. P. 5—19. doi: org/10.15587/2312-8372.2017.108826.
16. Прохоров В., Адуконис Н. Значение комплекса грузовых терминалов в порту Усть-Луга для экономики России // *Логистика*. 2018. № 3. С. 32—38.
17. Тироль Ж. Рынки и рыночная власть: теория организации промышленности : в 2 т. СПб., 2000.
18. Baumann O., Eggers J. P., Stieglitz N. Colleagues and Competitors: How Internal Social Comparisons Shape Organizational Search and Adaptation // *Administrative Science Quarterly*. 2019. Vol. 64, № 2. P. 275—309. doi:10.1177/0001839218766310.
19. Greve H., Rowley T., Shipilov A. Network advantage: How to unlock value from your alliances and partnerships. N. Y., 2014.
20. *Managing Multipartner Strategic Alliances* / T. K. Das (ed). Charlotte, 2015.
21. Reuer J. J., Lahiri N. Searching for alliance partners: Effects of geographic distance on the formation of R&D collaborations // *Organization Science*. 2014. Vol. 25 (1). P. 283—298. doi: org/10.1287/orsc.1120.0805.
22. Chatterjee S., Matzler K. Simple Rules for a Network Efficiency Business Model: the case of Vizio // *California Management Review*. 2019. Vol. 61 (2). P. 84—103. doi: org/10.1177/0008125618825139.
23. Strese S., Meuer M. W., Flatten T. C., Brettel M. Examining cross-functional cooperation as a driver of organizational ambidexterity // *Industrial Marketing Management*. 2016. Vol. 57. P. 4—11. doi.org/10.1016/j.indmarman.2016.05.008.
24. Bengtsson M., Kock S. Cooperation — Quo vadis? Past accomplishments and future challenges // *Industrial Marketing Management*. 2014. Vol. 43. P. 180—188. doi.org/10.1016/j.indmarman.2014.02.015.
25. Barney J. B. Firms resources and sustained competitive advantage // *Journal of Management*. 1991. Vol. 17 (1). P. 99—120. doi.10.1177/014920639101700108.
26. Leiblein M. J., Chen J. S., Posen H. E. Resource Allocation in Strategic Factor Markets: A Realistic Real Options Approach to Generating Competitive Advantage // *Journal of Management*. 2017. Vol. 43, № 8. P. 2588—2608. doi: 10.1177/0149206316683778.
27. Teece D. J., Pisano G., Shuen A. Dynamic Capabilities and Strategic Management // *Strategic Management Journal*. 1997. Vol. 18 (7). P. 509—533. doi:10.1142/9789812796929_0003.
28. Lado A. A., Boyd N. G., Hanlon S. C. Competition, cooperation, and the search for economic rents: A syncretic model // *Academy of Management Review*. 1997. Vol. 22 (1). P. 110—141. doi: 10.2307/259226.
29. Nowak M. A., Sigmund K., Leibowitz M. L. Cooperation versus Competition // *Financial Analysts Journal*. 2000. Vol. 56 (4). P. 13—22. doi:10.2469/faj.v.56.n4.2370.

30. *Бранденбургер А., Нейлбафф Б.* Co-opetition. Конкурентное сотрудничество в бизнесе. М., 2012.
31. *Petraite M., Dlugoborskyte V.* Hidden champions from small catching-up country: leveraging entrepreneurial orientation, organizational capabilities and Global networks // *Global Opportunities for Entrepreneurial Growth: Coopetition and Knowledge Dynamics within and Across Firms* / S. Sindakis, P. Theodorou (eds.). Emerald Publishing, 2018. P. 91—123. doi.org/10.1108/978-1-78714-501-620171008.
32. *Arslan B.* The interplay of competitive and cooperative behavior and differential benefits in alliances // *Strategic Management Journal*. 2018. Vol. 39. P. 3222—3246. doi: 10.1002/smj.2731.
33. *Chai L., Li J., Tangpong Ch., Clauss Th.* The interplays of coopetition, conflicts, trust, and efficiency process innovation in vertical B2B relationships // *Industrial Marketing Management*. 2020. Vol. 85. P. 269—280. doi.org/10.1016/j.indmarman.2019.11.004.
34. *Williamson O. E.* Behavioral Assumptions // *The Economic Institutions of Capitalism. Firms, Markets, Relational Contracting* / O. E. Williamson (ed.). N.Y., 1985. P. 44—52.
35. *Портнер М.* Конкурентное преимущество. Как достичь высокого результата и обеспечить его устойчивость. М., 2019.
36. *North D. C.* Institutions, institutional change and economic performance. N. Y., 1990.
37. *Jorde J. M., Teece D. J.* Competition and cooperation: Striking the right balance // *California Management Review*. 1989. Vol. 31 (3). P. 25—37. doi: 10.2307/41166568.
38. *Cozzolino A., Rothaermel F. T.* Discontinuities, competition, and cooperation: Cooperative dynamics between incumbents and entrants // *Strategic Management Journal*. 2018. Vol. 39. P. 3053—3085. doi:10.1002/smj.2776.
39. *Estrada I., Faems D., de Faria P.* Coopetition and product innovation performance: The role of internalknowledge sharing mechanisms and formal knowledgeprotection mechanisms // *Industrial Marketing Management*. 2016. Vol. 53 (2). P. 56—65. doi.org/10.1016/j.INDMARMAN.2015.11.013.
40. *Bouncken R. B., Claus T., Fredrich V.* Product innovation through coopetition in alliances: Singular or plural governance? // *Industrial Marketing Management*. 2016. Vol. 53. P. 77—90. doi.org/10.1016/j.indmarman.2015.11.011.
41. *Чернов В.* Балтийские итоги. Информационный портал PortNews. 2019. URL: <https://portnews.ru/comments/2619/> (дата обращения: 20.04.2020).
42. *Мейзер А.* Порты — 2017: транзитные игры и поиски обхода России // ИА REGNUM. 07.01.2018. URL: <https://regnum.ru/news/2364954.html> (дата обращения: 20.04.2020).
43. *Головизнин А.* Российским портам не хватает мощностей, чтобы забрать из Прибалтики все. Интервью «ДП» директора по направлению «Аналитика и логистика» ООО «Морстройтехнология» Александра Головизнина. 03.09.2018. URL: https://www.dp.ru/a/2018/09/02/Nam_samim_nikak (дата обращения: 20.04.2020).

Об авторах

Елена Глебовна Ефимова, доктор экономических наук, профессор, Санкт-Петербургский государственный университет, Россия.

E-mail: e.efimova@spbu.ru

<https://orcid.org/0000-0003-1948-6728>

Вадим Воловой, доктор политических наук, независимый эксперт, Литва.

E-mail: vadim.volovoj@gmail.com

Светлана Александровна Вроблевская, Санкт-Петербургский государственный университет, Россия; ПАО «Сбербанк», Россия.

E-mail: vroblevsky@rambler.ru

<https://orcid.org/0000-0003-1294-8504>

PORTS OF EASTERN BALTIC AND RUSSIAN TRANSIT POLICY: COMPETITION AND COOPERATION

Efimova E. G.¹

Volovoj V.²

Vroblevskaya S. A.^{1,3}

¹ St Petersburg State University,
7/9 Universitetskaya nab., St Petersburg, 199034, Russia

² Lithuania

³ Sberbank of Russia,
19 Vavilova ul., Moscow, Russia, 117312

Received 15 June 2020

doi: 10.5922/2079-8555-2021-3-7

© Efimova, E. G., Volovoj, V.,
Vroblevskaya, S. A., 2021

The ports of the Baltic States have handled Russian cargoes for many years. Thus, there is no apparent need for Russia to reroute all freight flows to domestic ports. Eastern Baltic ports were just recently considered competitors, but the current geopolitical situation has drastically reshaped the framework for regional transport cooperation. Competition and cooperation strategies are often equally acceptable for the ports of the Eastern Baltic. Yet volatility in global commodity markets, the unstable positions of leading exporters and importers, and changes in the economic and political environment call for new strategies and forms of collaboration. This study aims to understand to what degree port authorities in the Eastern Baltic can combine competition and cooperation policies when formulating their development concepts and handling transit cargoes. The article draws on official statistics and Russian and international publications on the theory and practice of transport routing and the functioning of hub infrastructure. The methods of case study and statistical and comparative analysis are adopted to outline the current situation in the ports of the Eastern Baltic and a variety of ways for the ports to attract more cargo flows from Russia. The article tests the hypothesis that Eastern Baltic port authorities should pursue a co-opetition strategy. The study concludes that, in the immediate future, this strategy can be employed only in cases of extraordinary circumstances, for example, at peak loads.

Keywords:

co-opetition, competition, cooperation, seaports, Baltic Sea region

References

1. Efimova, E., Vroblevskaya, S. 2019, Are Eastern Baltic Ports the drivers of Eurasian trade? *International Journal of Management and Economics*, vol. 55, no. 3, p. 1–14. doi: doi.org/10.2478/ijme-2019-0014.
2. Kholopov, K. V., Rarovskiy, P. E. 2019, Russian market of international container transit in 2019 and its prospects, *Rossiiskii vneshneekonomicheskii vestnik* [Russian Foreign Economic Journal], no 9, p. 61–68. (in Russ.).
3. Governor of Kuban': as part of the creation of the southern hub, the capacity of ports in the region will increase by 30%, 2020, *Morskije vesti Rossii* [Marine News of Russia], no 1, available at: <http://www.morvesti.ru/news/1679/83085/> (accessed 20.04.2020) (in Russ.).
4. Antonenko, O. 2019, Latvian oligarch Aivar Lembergs came under US sanction. Port of Ventspils activities threatened, *BBC: Russian Service, Riga*, 10.12.2019, available at: <https://www.bbc.com/russian/features-50729930> (accessed 20.04.2020) (in Russ.).
5. Kurenkov, P., Safronova, A., Kakhriyanova, D. 2018, Logistics of international intermodal freight traffics, *Logistica* [Logistics], no 3, p. 24–27 (in Russ.).
6. Demin, V., Karelina, M., Terentyev, A. 2018, Technique to achieve a dynamic balance between the values of capacities of transport-warehouse complexes and cargo flows in logistics systems, *Logistica* [Logistics], no 2. p. 32–36 (in Russ.).
7. Zhang, W., Lam, J. S. L. 2013, Maritime cluster evolution based on symbiosis theory and Lotka-Volterra model, *Maritime Policy & Management*, vol. 40, no. 2, p. 161–176. doi: <https://doi.org/10.1080/03088839.2012.757375>.

To cite this article: Efimova, E. G., Volovoj, V., Vroblevskaya, S. A. 2021, Ports of Eastern Baltic and russian transit policy: competition and cooperation, *Balt. Reg.*, Vol. 13, no 3, p. 125–148. doi: 10.5922/2079-8555-2021-3-7.

8. Jung, H., Kim, J., Shin, K. S. 2019, Importance Analysis of Decision Making Factors for Selecting International Freight Transportation Mode, *The Asian Journal of Shipping and Logistics*, vol. 35, no. 1, p. 55—62. doi: <https://doi.org/10.1016/j.ajsl.2019.03.008>
9. Lee, T.-C., Wu, C.-H., Lee, P. T. W. 2011, Developing the fifth generation ports model. Impacts of the ECFA on seaborne trade volume and policy development for shipping and port industry in Taiwan maritime policy & management, *Maritime Policy & Management*, vol. 38, no. 2, p. 1—21. doi: <https://doi.org/10.1080/03088839.2011.556674>.
10. Chen, T., Lee, P. T. W., Notteboom, T. 2013, Shipping line dominance and freight rate practices on trade routes: the case of the far east-south Africa Trade, *International Journal of Shipping and Transport Logistics*, vol. 5, no. 2, p. 155—173. doi: <https://doi.org/10.1504/IJSTL.2013.053233>.
11. Chang, Y. T., Lee, P. T. W. 2007, Overview of interport competition: issues and methods, *Journal of International Logistics and Trade*, vol. 5, no. 1, p. 99—121. doi: <https://doi.org/10.24006/jilt.2007.5.1.006>.
12. Lee, P. T. W., Lam, J.S.L. 2015, Developing the fifth generation ports model. In: Lee, P. T. W., Cullinane, K. (eds) *Dynamic shipping and port developments in the globalized economy*, Vol. 2: Emerging Trends in Ports, London, UK, Palgrave MacMillan, p. 186—210. doi: <https://doi.org/10.1057/9781137514295>.
13. Lee, P.T.W., Lam, J.S.L. 2017, A review of port devolution and governance models with compound eyes approach, *Transport Reviews*, vol. 37, no. 4, p. 507—520. doi: <https://doi.org/10.1080/01441647.2016.1254690>.
14. Popodko, G., Nagaeva, O. 2015, Opportunities and Challenges of Large Investment Projects in the New Economy: the Port of Ust-Luga, *Balt. Reg.*, no 3, p. 69—82. doi: 10.5922/2079-8555-2015-3-6.
15. Pavuk, O. 2017, Comparison of port activities of the East coast of the Baltic Sea: 1996—2016, *Technology audit and production reserves*, vol. 36, no. 4/5, p.5—19. doi: <https://doi.org/10.15587/2312-8372.2017.108826>.
16. Prokhorov, V., Adukonis, N. 2018, The value of the cargo terminals complex in the port of Ust-Luga for the Russian economy, *Logistica [Logistics]*, no 3, p. 32—38 (in Russ.).
17. Tirole, J. 1988, *Rynki i rynochnaya vlast: teoriya organizatsii promyshlennosti* [The Theory of Industrial Organization], in two vol., St. Petersburg, Economic School, 2000, XLII+745 p. (in Russ.).
18. Baumann, O., Eggers, J.P., Stieglitz, N. 2019, Colleagues and Competitors: How Internal Social Comparisons Shape Organizational Search and Adaptation, *Administrative Science Quarterly*, vol. 64, no. 2, p. 275—309. doi: <https://doi.org/10.1177/0001839218766310>.
19. Greve, H., Rowley, T., Shipilov, A. 2014, *Network advantage: How to unlock value from your alliances and partnerships*, New York, NY, John Wiley & Sons, 320 p.
20. Das, T. K. (ed.) 2015, *Managing Multipartner Strategic Alliances*, Charlotte, NC, Information Age Publishing, 278 p.
21. Reuer, J. J., Lahiri, N. 2014, Searching for alliance partners: Effects of geographic distance on the formation of R&D collaborations, *Organization Science*, vol. 25, no. 1, p. 283—298. doi: <https://doi.org/10.1287/orsc.1120.0805>.
22. Chatterjee, S., Matzler, K. 2019, Simple Rules for a Network Efficiency Business Model: the case of Vizio, *California Management Review*, vol. 61 (2), p. 84—103. doi: <https://doi.org/10.1177/0008125618825139>.
23. Strese, S., Meuer, M. W., Flatten, T. C., Brettel, M. 2016, Examining cross-functional cooperation as a driver of organizational ambidexterity, *Industrial Marketing Management*, no. 57, p. 4—11. doi: <https://doi.org/10.1016/j.indmarman.2016.05.008>.
24. Bengtsson, M., Kock, S. 2014, Coopetition — Quo vadis? Past accomplishments and future challenges, *Industrial Marketing Management*, no. 43, p.180—188. doi: <https://doi.org/10.1016/j.indmarman.2014.02.015>.
25. Barney, J. B. 1991, Firms resources and sustained competitive advantage, *Journal of Management*, vol.17, no. 1, p. 99—120. doi: <https://doi.org/10.1177/014920639101700108>.
26. Leiblein, M. J., Chen, J. S., Posen, H. E. 2017, Resource Allocation in Strategic Factor Markets: A Realistic Real Options Approach to Generating Competitive Advantage, *Journal of Management*, vol. 43, no. 8, p. 2588—2608. doi: <https://doi.org/10.1177/0149206316683778>.
27. Teece, D. J., Pisano, G., Shuen, A. 1997, Dynamic Capabilities and Strategic Management, *Strategic Management Journal*, vol. 18, no. 7, p. 509—533. doi: https://doi.org/10.1142/9789812796929_0003.
28. Lado, A. A., Boyd, N. G., Hanlon, S. C. 1997, Competition, cooperation, and the search for economic rents: A syncretic model, *Academy of Management Review*, vol. 22, no. 1, p.110—141. doi: <https://doi.org/10.2307/259226>.

29. Nowak, M. A., Sigmund, K., Leibowitz, M. L. 2000, Cooperation versus Competition, *Financial Analysts Journal*, vol. 56, no. 4, p. 13–22. doi: <https://doi.org/10.2469/faj.v.56.n4.2370>.
30. Brandenburger, A. M., Nalebuff, B. J. 2012, *Co-opetition. Konkurentnoye sotrudnichestvo v biznese* [Co-opetition. Competitive business cooperation], Moscow, Omega-L, 352 p. (in Russ.).
31. Petraite, M., Dlugoborskyte, V. 2018, Hidden champions from small catching-up country: leveraging entrepreneurial orientation, organizational capabilities and Global networks In: Sindakis, S., Theodorou, P. (eds) *Global Opportunities for Entrepreneurial Growth: Coopetition and Knowledge Dynamics within and Across Firms*, UK. Emerald Publishing, p. 91–123. doi: doi.org/10.1108/978-1-78714-501-620171008.
32. Arslan, B. 2018, The interplay of competitive and cooperative behavior and differential benefits in alliances, *Strategic Management Journal*, no. 39, p. 3222–3246. doi: <https://doi.org/10.1002/smj.2731>.
33. Chai, L., Li, J., Tangpong, Ch., Clauss, Th. 2020, The interplays of coopetition, conflicts, trust, and efficiency process innovation in vertical B2B relationships, *Industrial Marketing Management*, no. 85, p. 269–280. doi: doi.org/10.1016/j.indmarman.2019.11.004.
34. Williamson, O. E. 1985, Behavioral Assumptions. In: Williamson, O.E. (ed) *The Economic Institutions of Capitalism. Firms, Markets, Relational Contracting*, N.Y., The Free Press, p. 44–52.
35. Porter, M. E. 1985, *The Competitive Advantage: Creating and Sustaining Superior Performance*, NY, Free Press.
36. North, D. C. 1990, *Institutions, institutional change and economic performance*, New York, Cambridge University Press, 164 p.
37. Jorde, J. M., Teece, D. J. 1989, Competition and cooperation: Striking the right balance, *California Management Review*, vol. 31, no. 3, p. 25–37. doi: doi.org/10.2307/41166568.
38. Cozzolino, A., Rothaermel, F. T. 2018, Discontinuities, competition, and cooperation: Coopetitive dynamics between incumbents and entrants, *Strategic Management Journal*, no. 39, p. 3053–3085. doi: doi.org/10.1002/smj.2776.
39. Estrada, I., Faems, D., de Faria, P. 2016, Coopetition and product innovation performance: The role of internal knowledge sharing mechanisms and formal knowledge protection mechanisms, *Industrial Marketing Management*, vol. 53, no. 2, p. 56–65. doi: doi.org/10.1016/j.indmarman.2015.11.013.
40. Bouncken, R. B., Clauß, T., Fredrich, V. 2016, Product innovation through coopetition in alliances: Singular or plural governance? *Industrial Marketing Management*, no. 53, p. 77–90. doi: doi.org/10.1016/j.indmarman.2015.11.011.
41. Chernov, V. 2019, Baltic results, *PortNews*, 21 January 2019, available at: <https://portnews.ru/comments/2619/> (accessed 20.04.2020) (in Russ.).
42. Meizer, A. 2018, Ports — 2017: transit games and the search for a bypass of Russia, *REGNUM*, 07.01.2018, available at: <https://regnum.ru/news/2364954.html> (accessed 20.04.2020) (in Russ.).
43. Goloviznin, A. 2018, Russian ports do not have enough capacity to take everything from the Baltic. Interview with Business Petersburg, Director of Analytics and Logistics, LLC Morstroytekhnologiya Alexander Goloviznin, *Delovoi Peterburg* [Business Petersburg], 09.03.2018, available at: https://www.dp.ru/a/2018/09/02/Nam_samim_nikak (accessed 20.04.2020) (in Russ.).

The authors

Prof. Elena G. Efimova, St Petersburg State University, Russia.

E-mail: e.efimova@spbu.ru

<https://orcid.org/0000-0003-1948-6728>

Dr Vadim Volovoj, Independent Expert, Lithuania.

E-mail: vadim.volovoj@gmail.com

Svetlana A. Vroblevsky, St Petersburg State University, Russia; Sberbank of Russia, Russia.

E-mail: vroblevsky@rambler.ru

<https://orcid.org/0000-0003-1294-8504>

ЦИФРОВИЗАЦИЯ

НАСЕЛЕНИЕ КАЛИНИНГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ В ЗЕРКАЛЕ ЦИФРОВОЙ ЭКОНОМИКИ: СОЦИОЛОГИЧЕСКИЙ АНАЛИЗ

Б.Б. Подгорный

Юго-Западный государственный университет,
305040, Курск, Россия, ул. 50 лет Октября, 94

Поступила в редакцию 23.12.2020 г.

doi: 10.5922/2079-8555-2021-3-8

© Подгорный Б. Б., 2021

С 2019 года в Калининградской области в рамках программы «Цифровая экономика Российской Федерации» реализуется региональная программа по цифровой трансформации региона, направленная на повышение качества жизни населения, создание информационной инфраструктуры, улучшение государственного управления. Сегодня Министерством цифрового развития Калининградской области уже представлены первые результаты, полученные в процессе исполнения программы, однако основное внимание в отчете уделено экономическим показателям. Цель научного исследования — социологический анализ населения региона как участника процесса цифровой трансформации. Исследование проводилось методом анкетного опроса респондентов. Выборочная совокупность — 384 респондента, метод выборки — квотный. Основные результаты: многим более половины населения относятся к процессу цифровизации положительно и около 20% считают, что цифровая экономика способствует деградации общества; к основным плюсам цифровизации население относит развитие высокотехнологических отраслей экономики, к основным минусам — увеличение повсеместного контроля; население активно использует разнообразные цифровые технологии в своей жизни и деятельности. Вызывают беспокойство низкие индексы цифровой грамотности и самозащиты личной информации в цифровой среде. Полученные результаты исследования существенно дополняют социологическими показателями данные отчета о реализации программы и могут быть использованы при разработке и реализации мероприятий, проводимых в рамках цифровой трансформации Калининградской области.

Ключевые слова:

цифровая экономика, население, индекс цифровой грамотности, индекс самооценки цифровой грамотности, индекс самозащиты личной информации

Актуальность исследования

В 1995 году американский информатик Н. Негропonte [1] ввел в научный оборот новое понятие — «цифровая экономика». Особое внимание мировое сообщество обратило на цифровую экономику с 2015 года, после заявления на всемирном экономическом форуме в г. Давосе о новом тренде экономического развития в самом широком спектре областей, «включая искусственный интеллект (ИИ), роботизацию, Интернет вещей (ИВ), автомобили-роботы, трехмерную печать, нанотехнологии, биотехнологии, материаловедение, накопление и хранение энергии, квантовые вычисления» [2, с. 9]. Также на форуме говорилось о смене, под влиянием цифровой экономики, парадигм в социальной сфере.

Для цитирования: Подгорный Б. Б. Население Калининградской области в зеркале цифровой экономики: социологический анализ // Балтийский регион. 2021. Т. 13, № 3. С. 149–167. doi: 10.5922/2079-8555-2021-3-8.

В России необходимость развития цифровой экономики была представлена в послании президента Российской Федерации Федеральному собранию Российской Федерации 1 декабря 2016 года. В 2017 году была принята программа «Цифровая экономика Российской Федерации»¹, которая сегодня осуществляется как на федеральном, так и на региональных уровнях.

Подчеркивая сверхнеобходимость перехода страны на «цифровые рельсы», считаем, что успешная реализация программы «Цифровая экономика РФ», затрагивающая фактически все население страны и, по сути, изменяющая существующий социально-экономический уклад, возможна лишь при понимании населением необходимости такого изменения, активной поддержке и участии в реализации целей, поставленных программой. Для успешной цифровизации страны важно учитывать социологическую составляющую, заключающуюся в положительном восприятии населением проводимых мероприятий, готовности к переменам во многих сферах жизни, принесенных реализацией программы. Также одним из важнейших показателей, способствующих цифровизации, является уровень цифровой грамотности населения.

В Калининградской области в 2019 году в рамках реализации федеральной программы стартовала региональная программа «Цифровая трансформация в Калининградской области», цель которой — «повышение качества жизни, создание устойчивой и безопасной информационной инфраструктуры, обеспечение подготовки квалифицированных кадров и повышение эффективности государственного управления за счет осуществления цифровой трансформации государственного управления и приоритетных отраслей экономики»². Сегодня на официальном сайте Министерства цифрового развития Калининградской области уже представлены первые результаты реализации данной программы³. В дополнение к отчету, содержащему в основном экономические выкладки, мы представляем выборочные результаты социологического исследования населения Калининградской области, выполненного в рамках реализации проекта «Российская цифровая экономика как социальное поле» (РФФИ).

Объектом исследования в нашей статье стало население Калининградской области.

Цель исследования — социологический анализ населения региона как участника процесса цифровой трансформации.

Обзор литературы

Среди научных публикаций, посвященных цифровой экономике, мы выделили ряд направлений, характеризующих различные социальные аспекты процесса цифровизации и имеющие прямое отношение к населению. В первую очередь отметим статью профессоров И. Д. Афанасенко и В. В. Борисовой, предложивших рассматривать цифровую экономику как совокупность новых общественных отношений, которые возникают при использовании электронных технологий, электронной инфраструктуры и услуг [3]. Также авторы отмечают, что в российской социально-экономической модели, в отличие от американской, на переднем плане традиционно находится человек, и систему необходимо подстраивать под человека, в том числе и цифровизацию страны.

¹ Программа «Цифровая экономика Российской Федерации»: утв. распоряжением Правительства Российской Федерации № 1632-р от 28 июля 2017 г. URL: <http://static.government.ru/media/files/9gfm4fhj4psb79i5v7y1vupgu4bvr7m0.pdf> (дата обращения: 07.05.2020).

² Государственная программа Калининградской области «Цифровая трансформация в Калининградской области»: постановление Правительства Калининградской области от 28.08.2019 г. № 555. URL: <https://gov39.ru/vlast/npa/p> (дата обращения: 05.08.2020).

³ Годовой отчет «О ходе реализации и оценке эффективности реализации государственной программы Калининградской области “Цифровая трансформация в Калининградской области”». URL: <https://digital.gov39.ru/documents/?doctype=37> (дата обращения: 07.09.2020).

Одно из направлений, к которому проявляет интерес научное сообщество, — *этические проблемы и социальные риски цифровизации, затрагивающие человека*. Ученые обеспокоены тем, что цифровизация оказывает сильное давление на общественные ценности, в первую очередь на конфиденциальность, автономию, безопасность, человеческое достоинство, справедливость, баланс сил [4] и даже здоровье граждан [5]. Приводятся научно обоснованные предположения, что цифровизация вместе с развитием искусственного интеллекта может привести к обострению социально-антропологических рисков [6; 7], росту поддельных новостей, поляризации общества [8], а иногда и к разжиганию ненависти [9]. Ученые высказывают негативное отношение к неизбежному усилению цифрового наблюдения, связанного с внедрением новых цифровых технологий [10], акцентируют внимание на вопросах конфиденциальности при развитии цифровой экономики [11].

Трансформация культуры — еще одно из направлений по нашей тематике. Исследована социокультурная основа цифровой экономики [12], выявлены основные тенденции инновационного развития современных учреждений культуры в контексте цифровой экономики [13], отношения между культурной онлайн- и офлайн-средами [14]; изменения в культурной политике, вызванные цифровыми коммуникациями и цифровыми медиа [15]. Еще одной из проблем, с которыми сталкивается общество сегодня, — это выбор и интерпретация культурного наследия для оцифровки. Так, доцент З. Манжуч отмечает, что предпринимаемые попытки вписать знания и духовность коренных народов в «западное» мировоззрение приводят к деструктивному воздействию. Пренебрежение потребностями и ценностями общества ведет к усилению дискриминационного подхода к сообществу, которое является творцом этого наследия [16].

В части *трансформации образования* научное сообщество поддерживает мнение о том, что технологии и инструменты цифровой экономики становятся уникальными факторами, генерирующими ускоряющий эффект образовательного капитала и обеспечивающими использование разнообразных сетевых эффектов для формирования интеллектуального капитала [17]. Однако также ставится вопрос о проблемах, возникающих в условиях глобальной цифровизации, что требует инновационных подходов и качественно иных компетенций как в бизнесе, так и в образовании [18]. Отмечается, что повсеместная реформа образования не только повысила технологизацию систем образования, но и породила новые формы этических дилемм [19]. Ученые подчеркивают, что и в цифровой среде метод обучения должен быть более склонен к критическому мышлению, чтобы достичь способностей к решению проблем [20].

Исследование роли человеческого капитала в цифровой экономике — одно из главных направлений в исследовании социальной стороны цифровизации. Из научных публикаций видно, что человеческий капитал в эпоху цифровых технологий приобретает все большее значение [21], и рекомендуются конкретные модели, в которых человеческому капиталу отводится главная роль в цифровизации социально-экономической жизни [22]. Также научному сообществу предлагаются результаты прикладных исследований в виде выявленных практик, отношений [23] и основных факторов, влияющих на формирование человеческого капитала в цифровой экономике [24].

Исследования цифровой грамотности. В апреле 2017 года в рамках саммита G20 для унификации и возможности межстранового сравнения уровня цифровой грамотности предложен подход, базирующийся на оценке индикаторов [25], ставших основой для определения уровня цифровой грамотности в различных странах. Так, научные сотрудники Л. Береньи и П. Сасвари, исследовав состояние цифровой грамотности студентов высших учебных заведений Венгрии [26], делают вывод, что ИТ-культура студентов находится на высоком уровне. Международная группа ученых Норвегии, Франции, Германии, Индии и Австралии опубликовала резуль-

таты выполненного анализа цифровой грамотности людей из стран Африки к югу от Сахары и Индии [27]. Интерес представляет публикация исследователей Т. Котэ и Б. Миллинера, касающаяся самооценки респондентами своей цифровой грамотности [28]. Авторы выяснили, что среди японских студентов самооценка респондентами своей цифровой грамотности значительно ниже реальной.

Одна из важнейших российских публикаций посвящена четырем видам цифровой компетентности, разработанным и представленным научному сообществу профессором Г. У. Солдатовой [29]. Данная классификация — «информационная и медиакомпетентность, коммуникативная компетентность, техническая компетентность, потребительская компетентность» [29, с. 30] — сегодня является методологической основой при разработке прикладных исследований по определению индексов или уровней цифровой грамотности.

Свои индексы цифровой грамотности россиян разработаны РОЦИТ (Региональный общественный центр интернет-технологии)⁴, НАФИ (Национальное агентство финансовых исследований)⁵, корпорацией Росатом [30], Институтом развития информационного общества [31]. Под руководством И. В. Задорина выполнено исследование по определению индекса медиаграмотности по 10 российским регионам [32], однако Калининградская область не вошла в выборку. Разработка с учетом региональных условий и определение уровня цифровой грамотности населения Курской области реализованы под руководством автора статьи [33].

В арсенале ученых Калининградской области также имеются весьма достойные работы по результатам исследований процесса цифровизации как на федеральном, так и на региональном уровнях. В первую очередь необходимо отметить публикацию Л. И. Сергеева, охарактеризовавшего сущность экономического содержания природы цифровизации общественного развития [34]. П. М. Клачек, К. Л. Полупан, И. В. Либерман определили круг проблем, решение которых будет способствовать развитию современных цифровых технологий [35]. О. А. Серовой выявлены основные направления развития законодательства и доктринальных исследований в сфере цифровой экономики [36]. Н. А. Кострикова, Ф. Г. Майтаков и А. Я. Яфасов обращают внимание на появление рисков маргинализации общества по мере развития цифровых технологий [37]. Еще одно направление, представленное учеными Калининградского региона, — образовательные цифровые технологии и особенности их применения в учебных заведениях [38; 39].

Среди публикаций, посвященных непосредственно региональным проблемам, мы выделили результаты анализа государственной программы «Цифровая трансформация в Калининградской области», представленного О. В. Белой. Автор делает вывод о необходимости проведения кампаний по формированию цифровой грамотности населения [40]. И. А. Ветровым предложены конкретные шаги подготовки на базе Калининградского государственного научно-исследовательского центра информационной и технической безопасности кадров для защиты информации [41]. Л. С. Пехова и Д. А. Гафарова, исследовав практику муниципальных образований Калининградской области, делают вывод о необходимости внедрения цифровых технологий для расширения привлечения граждан к участию в решении вопросов местного значения [42]. Необходимость учитывать роль населения региона в происходящих процессах, связанных с рисками, отмечают М. Кришталь и В. Щекотуров [43].

⁴ Индекс цифровой грамотности. Региональный общественный центр интернет-технологии (РОЦИТ). URL: <https://rocit.ru/news/index-digital-literacy-2018> (дата обращения: 03.09.2020).

⁵ Каждый четвертый россиянин имеет высокий уровень цифровой грамотности // Аналитический центр НАФИ. URL: [tps://nafi.ru/analytics/tsifrovaya-gramotnost](https://nafi.ru/analytics/tsifrovaya-gramotnost) (дата обращения: 03.04.2020).

Методология

В рамках реализации проекта «Российская цифровая экономика как социальное поле» в ноябре 2020 года под руководством автора статьи проведено комплексное социологическое исследование населения Калининградской области. Калининградская область стала одной из четырех областей (Курская, Калининградская, Тамбовская, Ярославская), где согласно проекту проводились или запланированы подобные исследования. Критерием отбора регионов стала доля занятых в регионе в информационно-коммуникационных технологиях. Калининградская область входит во вторую подгруппу с количеством занятых в ИКТ от 2 до 2,5%. Рост в регионе данного показателя за год составил 0,5%, что вывело область в лидеры в указанной подгруппе.

Исследование проводилось методом анкетного опроса респондентов. Генеральная совокупность — жители Калининградской области в возрасте от 18 лет и старше — 812 тыс. человек; выборочная совокупность — 384 респондента. Метод выборки — квотный по двум признакам: пол и место жительства (городское / сельское).

Реализованы следующие цели: выполнен социологический анализ населения региона как участника процесса цифровой трансформации; установлены характеристики населения как актора социального поля. Характеристики населения Калининградской области как актора социального поля [44] в данной статье не рассматриваются, методология исследования и полученные результаты будут опубликованы в отдельной статье.

В процессе исследования населения как участника цифровой трансформации в регионе определены следующие показатели, характеризующие качество жизни населения в рамках цифровой экономики:

- отношение населения к развитию и внедрению цифровых технологий;
- плюсы и минусы цифровой экономики, по мнению населения Калининградской области;
- действия населения Калининградской области в рамках цифровых технологий (использование цифровых устройств, совершение покупок товаров или услуг через интернет, использование цифровых технологий при проведении расчетов за товары и услуги, получение государственных услуг с использованием цифровых технологий);
- индекс самозащиты личной информации в цифровой среде населением области;
- индекс цифровой грамотности населения области;
- дополнительно разработанный и определенный индекс самооценки населением своей цифровой грамотности.

Также установлена возможная зависимость перечисленных показателей от следующих характеристик: возраст, пол, образование, семейное положение, место жительства, вид занятости, ежемесячный доход на члена семьи.

В связи с тем что сегодня у российских исследователей существует расхождение подходов и методик к определению уровня цифровой грамотности населения, нами на базе компетенций, предложенных профессором Г. У. Солдатовой, разработан индекс цифровой грамотности населения, учитывающий региональные особенности [45]. Индекс формируется на основании 40 ответов респондентов на вопросы анкеты. Большинство ответов относится к нескольким указанным компетенциям. Индекс рассчитывается как суммарная оценка по исследуемым компетенциям, переведенная в проценты (от 0 до 100). Для удобства восприятия и сравнения индекс разделен на пять уровней — от очень низкого до очень высокого. Каждому уровню соответствует показатель суммарной оценки, рассчитанный с шагом 20%.

Индекс самозащиты личной информации в цифровой среде [46] рассчитан нами как показатель от 0 до 100% в зависимости от выбора респондентом следующих

действий: использование программ-антивирусов; отказ от публикации личной информации в социальных сетях; применение сложных паролей и их частая смена; отказ от пересылки важной информации, систематическая очистка эща, историй просмотров и загрузок; отказ от выкладывания персональной информации на форумах, в социальных сетях; использование браузера в режиме «инкогнито»; отказ от применения общественного wi-fi, использование двухфакторной аутентификации и др. Каждое действие имеет свою оценку, вынесенную экспертным сообществом при обсуждении уровней цифровой грамотности. Для удобства восприятия уровни индекса защиты личной информации переведены в пятибалльную систему с шагом в 20% (1 — очень низкий, 2 — низкий, 3 — удовлетворительный, 4 — высокий, 5 — очень высокий).

Индекс самооценки населением своей цифровой грамотности рассчитан как показатель от 0 до 100% в зависимости от самооценки респондентами от 0 до 10 следующих действий: затруднения при поиске и обмене информацией в Интернете; способность оценить, насколько компьютер и программное обеспечение являются современными; компетентность в выборе цифрового устройства по различным параметрам и функционалу; компетентность в отношении использования распространенных цифровых технологий; владение функционалом социальных сетей, умение использовать данный навык для собственного продвижения; компетентность в различных способах оплаты через мобильные и онлайн-приложения; умение создавать цифровой мультимедийный контент; владение навыками программирования. Для удобства использования индекс самооценки также переведен в пятибалльную систему с шагом в 20% (1 — очень низкий, 2 — низкий, 3 — удовлетворительный, 4 — высокий, 5 — очень высокий).

Обработка результатов, их анализ и сравнение выполнялись с использованием программы SPSS (статистические таблицы и таблицы сопряженности). Так как основные переменные являются номинальными, для определения вероятных зависимостей применялся показатель хи-квадрат (при уровне статистической значимости $p = 0,05$), и V Крамера. Расчет хи-квадрата производился с учетом указанного уровня статистической значимости.

Результаты исследования

1. Отношение населения к развитию и внедрению цифровых технологий.

Как показали результаты исследования, половина респондентов относится к цифровой экономике положительно и считает, что она способствует развитию общества. Однако часть опрошенных полагает, что цифровая экономика приводит к деградации общества. Эта категория составляет около 20%. Около 30% не могут однозначно определить свое отношение к цифровой экономике как к драйверу успешного развития общества.

Результаты анализа данного показателя позволяют утверждать, что на отношение населения к развитию цифровой экономики могут оказывать влияние следующие характеристики.

1. *Образование* ($p = 0,006$, хи-квадрат = 27,8, ст. св. = 12, V Крамера = 0,26). Среди респондентов с более высоким уровнем образования большее число относится к цифровизации положительно. Так, среди лиц с ученой степенью и высшим образованием около 60% поддерживают процесс цифровизации. От 40 до 60% респондентов со средним начальным, средним и неполным средним считают, что цифровая экономика способствует деградации общества. Весомую часть среди лиц со средним образованием составляют студенты средних или высших учебных заведений. Это подтверждают полученные результаты по возрастным показателям.

2. *Форма занятости* ($p = 0,05$, хи-квадрат = 32, ст. св. = 20, V Крамера = 0,23). Результаты анализа зависимости от вида занятости представлены на рисунке 1, где видно, что отрицательное отношение к процессу цифровизации, которое выше среднего показателя, присуще части пенсионеров, рабочих государственных организаций, а также студентам. Также в этот перечень попадают индивидуальные предприниматели и руководители государственных компаний.



Рис. 1. Отношение к развитию и внедрению цифровых технологий в зависимости от вида занятости, %

Особый интерес представляют результаты по данному параметру в зависимости от возраста, несмотря на то, что влияние возраста на отношение населения к развитию и внедрению цифровых технологий не подтверждается ($p > 0,05$). Так, в возрастной когорте от 18 до 24 лет четверть респондентов (как мужчин, так и женщин) считают, что цифровая экономика ведет к деградации общества. Также 23% респондентов 35—44 лет высказывают отрицательное отношение к цифровизации. Показательно, что в возрастной когорте старше 60 лет менее 17% имеют отрицательное отношение к цифровизации, что ниже общего показателя. Однако этот показатель варьируется от 10% у лиц в возрасте 60—65 лет до 30% у лиц старше 65 лет.

2. Плюсы и минусы цифровой экономики, по мнению населения Калининградской области.

Мы предложили респондентам выбрать из предлагаемого списка или высказать свое мнение о плюсах и минусах, возникающих по причине цифровизации. Как видно из рисунка 2, наибольшую обеспокоенность вызывает увеличение контроля во всех сферах жизни и деятельности. К плюсам цифровой экономики в первую очередь респонденты отнесли развитие высокотехнологических отраслей.

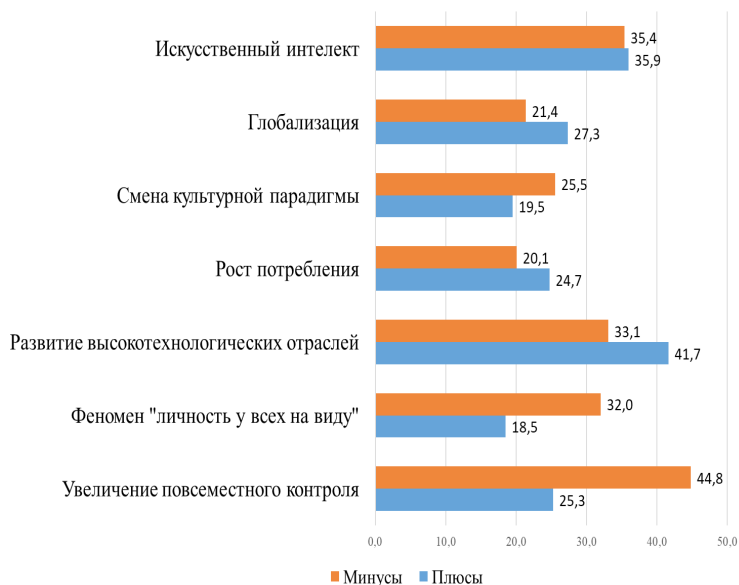


Рис. 2. Плюсы и минусы цифровизации, с точки зрения респондентов, %

3. Оценка действий населения Калининградской области в рамках цифровых технологий.

3.1. Ежедневное использование цифровых устройств. Для определения данного показателя респондентам предлагалось выбрать из списка или указать дополнительно те устройства, которыми они пользуются ежедневно.

Около одной трети респондентов ежедневно пользуется только одним электронным устройством — преимущественно смартфоном или мобильным телефоном, около 50% — двумя-тремя устройствами, 4–5 устройств используют 13%, больше 5 — около 3%.

Мы рассчитали процент количества пользователей из выборочной совокупности по каждому предложенному в списке устройству. В связи с тем, что респонденты, отвечая на данный вопрос, могли выбрать несколько вариантов или предложить свой, мы рассчитали соотношение количества ответов по каждому варианту к выборочной совокупности. Поэтому общий результат превышает 100%. Большинство респондентов, добавивших свой ответ в пункт «другое», указали робот-пылесос. Результат представлен на рисунке 3.

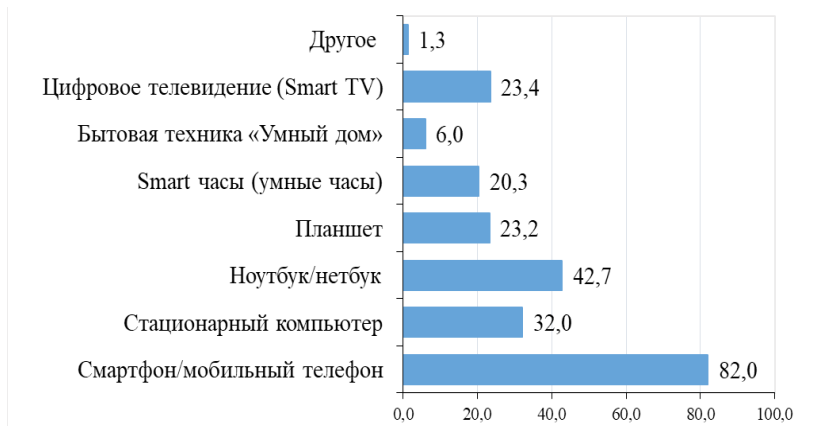


Рис. 3. Ежедневное использование основных цифровых устройств, %

С большой вероятностью влияние на исследуемый показатель оказывают возраст ($p = 0$, хи-квадрат = 104,8, ст. св. = 35, V Крамера = 0,25), пол ($p = 0$, хи-квадрат = 61,7, ст. св. = 7, V Крамера = 0,4), вид занятости пол ($p = 0$, хи-квадрат = 158,9, ст. св. = 70, V Крамера = 0,25).

Данные по возрасту представлены в таблице 1.

Таблица 1

Зависимость количества используемых цифровых устройств от возраста

Количество используемых цифровых устройств	Возраст				
	18—24	25—34	35—44	45—60	> 60
1	3	5	28	35	63
2	41	36	27	29	14
3	38	34	23	19	12
4	3	14	14	9	5
5	6	7	5	3	4
6	9	3	1	5	1
7	0	1	1	0	1
8	0	0	0	0	0

Занятость респондентов оказывает на использование цифровых устройств следующее влияние: 6—7 цифровых устройств используют студенты и неработающие (не по состоянию здоровья); неработающие по состоянию здоровья и пенсионеры преимущественно используют 1—2 устройства; остальные категории — от 3 до 4 устройств ежедневно.

Пол респондентов оказывает следующее влияние на использование цифровых устройств: более 40% мужчин входят в группу, использующую от 3 до 4 устройств. Половина женщин применяют одно устройство, около 40% женщин составляют группу, использующую от 2 до 3 устройств. Максимальное количество устройств — 7 — использует 2% мужчин. Устройства в категории «другое» указаны женщинами.

3.2. *Совершение покупок товаров или услуг через Интернет.* Около 60% респондентов используют для покупки товаров или услуг интернет-технологии. Вероятное влияние на этот показатель оказывают форма занятости ($p = 0$, хи-квадрат = 78,14, ст. св. = 30, V Крамера = 0,27), образование ($p = 0$, хи-квадрат = 45,66, ст. св. = 18, V Крамера = 0,2), возраст ($p = 0,007$, хи-квадрат = 31,95, ст. св. = 15, V Крамера = 0,17).

Более 70% категорий «неработающие», «служащие государственных компаний», «рабочие частных компаний» и от 60 до 70% служащих частных компаний и индивидуальных предпринимателей совершают покупки через Интернет. Среди студентов и руководителей компаний используют Интернет для покупок около половины. Среди пенсионеров — только 16%.

В зависимости от образования, наибольший процент осуществляющих покупки через интернет — лица с высшим образованием (более 70%), на втором месте — лица со средним и начальным профессиональным образованием (около 50%). Среди респондентов со средним образованием осуществляют покупки и получают услуги через Интернет около 45%.

На первом месте находится возрастная категория 35—44 года, на втором — 45—60 лет и 25—34 года. И только около 50% представителей возрастной категории от 18 до 24 лет и менее 20% возрастной категории старше 60 лет пользуются интернет-технологиями для приобретения товаров или услуг.

3.3. *Предпочитаемая форма оплаты товаров и услуг.* Около 53% респондентов предпочитают производить расчеты банковской картой, 17% расплачиваются с помощью приложений на смартфонах. Однако около 30% респондентов отдают предпочтение расчетам наличными средствами.

Наибольшее влияние на данный показатель оказывают возраст ($p = 0$, хи-квадрат = 71,62, ст. св. = 30, V Крамера = 0,2), форма занятости ($p = 0$, хи-квадрат = 144,05, ст. св. = 60, V Крамера = 0,25). Подробные данные по возрасту приведены в таблице 2.

Таблица 2

Предпочитаемая форма оплаты товаров и услуг в зависимости от возраста

Форма расчета	Возраст				
	18—24	25—34	35—44	45—60	> 60
Наличные	21	30	24	37	68
Карта	59	34	57	51	25
Приложение на смартфоне	21	37	19	12	7

Также интерес представляет тот факт, что около 45% руководителей как государственных, так и частных компаний предпочитают использовать для расчетов наличные средства. Приложения на смартфоне применяют около трети служащих частных компаний и индивидуальных предпринимателей и более 20% студентов.

Более 60% пенсионеров предпочитают использовать для расчетов наличные средства.

3.4. Обращение при необходимости получения государственных или муниципальных услуг. В связи с тем, что респонденты при ответе на данный вопрос могли выбрать несколько вариантов или предложить свой вариант, мы рассчитали соотношение количества ответов по каждому варианту к выборочной совокупности. Поэтому общий результат превышает 100%. Расчеты показали, что для получения государственных или муниципальных услуг 55% респондентов отдают предпочтение portalу госуслуг, личное посещение учреждений и организаций или обращение по телефону — по 30 и 35% соответственно, по 15—16% будут обращаться в социальные сети или поисковые системы.

Влияние на действия при необходимости получения госуслуг оказывают образование ($p = 0,001$, хи-квадрат = 32,14, ст. св. = 12, V Крамера = 0,2) и вид занятости респондентов ($p=0,016$, хи-квадрат=35,8, ст. св.=20, V Крамера = 0,216). Остальные характеристики не влияют на данный показатель.

4. Индекс самозащиты личной информации в цифровой среде.

Расчет показал, что общий уровень самозащиты личной информации составляет 24,3 по стобалльной шкале или 1,8 по пятибалльной. При этом больше половины респондентов относятся к группе с очень низким уровнем самозащиты. Низкий уровень — у 25%, удовлетворительный — у 17%. Высокий и очень высокий уровень — лишь у 6,5% респондентов.

На уровень самозащиты личной информации могут оказывать следующие показатели.

1. *Возраст* ($p = 0$, хи-квадрат = 103,26, ст. св. = 20, V Крамера = 0,26). Так, группа с очень высоким уровнем состоит из респондентов в возрасте 18—24 лет, в группе с высоким уровнем — из респондентов в возрасте 18—24 и 25—34 лет. Большинство лиц в возрасте старше 60 лет входят в группу с очень низким уровнем защиты личной информации.

2. *Пол* ($p = 0$, хи-квадрат = 29,4, ст. св. = 4, V Крамера = 0,28). Зависимость от пола очень явно проявляется в группе с очень низким уровнем, куда входит более 65% женщин от их общего количества, что почти в два раза превышает входящих в эту группу мужчин от их общего количества. Но в то же время в следующих двух группах — с низким и удовлетворительным уровнем — наблюдается противоположное соотношение. Среди лиц с высоким и очень высоким уровнем процентное соотношение мужчин и женщин одинаковое от их групп.

5. Индекс цифровой грамотности.

Средний уровень цифровой грамотности совершеннолетнего населения Калининградской области составляет около 32 баллов по стобалльной шкале или 2,1 по пятибалльной шкале, что характеризуется как низкий. Подробные результаты представлены на рисунке 4.

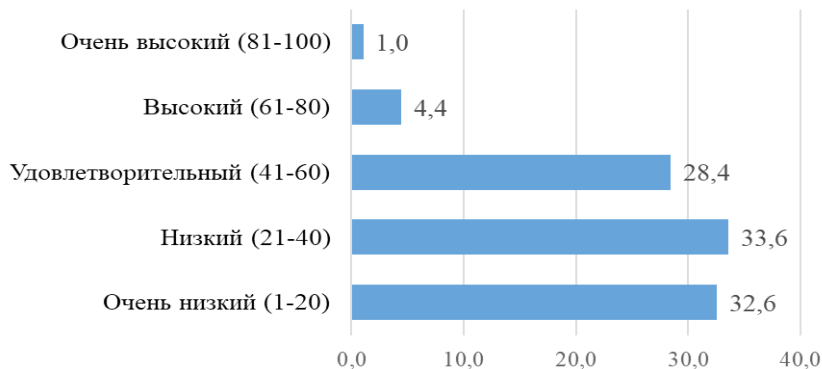


Рис. 4. Индекс цифровой грамотности населения Калининградской области

На формирование уровней индекса цифровой грамотности наибольшее влияние оказывают возраст и форма занятости.

Зависимость от возраста ($p = 0$, хи-квадрат = 177,11, ст. св. = 20, V Крамера = 0,35) явно наблюдается при формировании трех уровней цифровой грамотности (очень высокий, высокий и очень низкий). В группу с очень высоким уровнем цифровой грамотности входят только лица в возрасте от 18 до 34 лет, в группе с высоким уровнем цифровой грамотности — также большая часть лиц этих же возрастных категорий. Состав группы с очень низким уровнем сформировался следующим образом — 1% от возрастной когорты 18—34 года, 16% от возрастной когорты 35—44 года, 31% от возрастной когорты 45—60 лет, 77% от возрастной когорты 60 лет и старше. В группу, соответствующую удовлетворительному уровню цифровой грамотности, входят от 40 до 50% респондентов возрастных категорий 18—44 лет, около 20% представителей возрастной когорты 45—60 лет и около 6% представителей старшего поколения. В группу с низким уровнем цифровой грамотности входит примерно по 40% представителей всех возрастных когорт, кроме старшего поколения, доля которых от этой возрастной когорты в группе с низким уровнем цифровой грамотности составляет около 16%.

В зависимости от формы занятости ($p = 0$, хи-квадрат = 156,26, ст. св. = 40, V Крамера = 0,32) в группу с высоким уровнем цифровой грамотности входят студенты, индивидуальные предприниматели и руководители частных компаний. В группе с высоким уровнем наибольшая доля представителей студентов, руководителей государственных компаний и неработающих. Около 45% служащих государственных (муниципальных) организаций входят в группу с низким уровнем цифровой грамотности. Около 80% пенсионеров входят в группу с очень низким уровнем цифровой грамотности. Исследование сопряженности остальных характеристик с уровнем цифровой грамотности показало, что они оказывают незначительное влияние на нее.

6. Уровень самооценки цифровой грамотности.

Уровень самооценки населением своей цифровой грамотности отличается от уровня цифровой грамотности и составляет по стобалльной шкале 49 баллов против 32 баллов уровня цифровой грамотности. На рисунке 5 представлены данные сравнения уровней цифровой грамотности и самооценки.

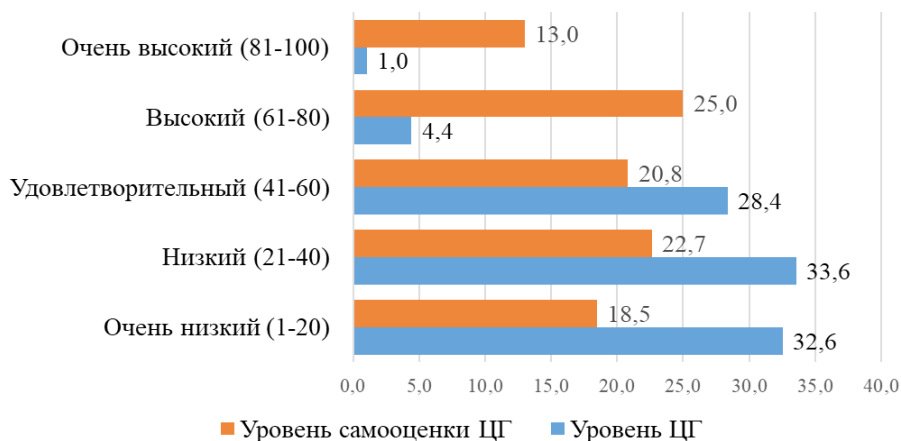


Рис. 5. Сравнение уровня цифровой грамотности и подуровня самооценки

На формирование уровня самооценки цифровой грамотности наибольшее влияние оказывают возраст ($p = 0$, хи-квадрат = 189,58, ст. св. = 20, V Крамера = 0,35) и форма занятости ($p = 0$, хи-квадрат = 217,92, ст. св. = 40, V Крамера = 0,37).

Заключение

В дополнение к официальным результатам, представленным в годовом отчете Министерства цифровых технологий и связи Калининградской области по выполнению программы цифровой трансформации в 2019 году, мы привели результаты социологического исследования важнейшей группы участников данного процесса — населения Калининградской области.

Выполненный анализ показывает, что немногим более половины населения в возрасте от 18 лет и старше положительно относятся к процессу цифровизации и около 20% считают, что цифровая экономика способствует деградации общества. Однако наибольшее беспокойство вызывает количество лиц, пока не определившихся в своем мнении в отношении цифровой экономики, составляющее около 30%. Это около 250 тыс. человек от исследуемой генеральной совокупности. Возможно, эта группа не может определиться, потому что пока не понимает происходящих процессов и не видит результатов, улучшающих или ухудшающих их жизнь.

Также интерес представляет выявленное мнение о плюсах и минусах цифровой экономики, из которого видно, какие компоненты цифровой трансформации вызывают наибольшую обеспокоенность и какие из них поддерживаются.

Результаты исследования действия населения Калининградской области в рамках цифровых технологий показывают, что часть населения использует разнообразные цифровые технологии в своей жизни и деятельности, однако вызывает обеспокоенность очень низкий индекс самозащиты населением личной информации в цифровой среде, составляющий 24 балла по стобалльной шкале.

Индекс цифровой грамотности населения региона на несколько пунктов превышает индексы цифровой грамотности в других исследованных регионах, однако его значение находится на низком уровне.

Индекс самооценки населением своей цифровой грамотности, составляющий 49 баллов по стобалльной шкале, косвенно подтверждает, что значительная часть населения считает себя активным участником процесса цифровизации.

Полученные результаты выполненного социологического исследования позволили определить основные направления, на которые необходимо обратить внимание при дальнейшей реализации программы цифровой трансформации Калининградской области:

1. Усиление разъяснительной работы, касающейся необходимости внедрения и использования цифровых технологий. При этом для лиц старшего поколения будет целесообразно использовать понятные примеры сравнения с прошлыми временными периодами, когда, например, обычный проводной телефон считался роскошью; младшему поколению важно разъяснить, что цифровизация направлена не только на создание баз данных, которые являются необходимой основой для программы цифровизации, но и приводить действующие примеры внедрения элементов цифровизации в регионе, стране и мире. Это может касаться как искусственно интеллекта, роботизации, Интернета вещей, биотехнологий, так и элементарных цифровых технологий, улучшающих жизнь населения региона. Считаем, что грамотно организованная разъяснительная работа позволит большей части из 30% жителей, не имеющих мнения о цифровизации, стать сторонниками цифровизации.

2. Усиление просветительской работы, касающейся самозащиты населением личной информации в цифровой среде, в первую очередь среди старшего поколения, поскольку результаты исследования показали, что значительная часть населения старшего возраста элементарно не использует программы-антивирусы при выходе в Интернет с персональных компьютеров. Возможно, для решения проблем, связанных с защитой информации в цифровой среде, целесообразно на базе высших учебных заведений создание волонтерских отрядов, чья деятельность будет направлена на решение этой задачи.

3. Для повышения индекса цифровой грамотности населения региона также необходима разработка и реализация просветительских программ среди населения различных возрастных категорий. С лицами школьного возраста данная проблема решается введением занятий по цифровой грамотности, на что необходимо, наряду с внедрением программ по финансовой грамотности, обратить внимание региональным органам образования. Среди остального населения они также могут реализовываться силами вузов через волонтерство или в рамках производственных практик, что даст реальные практические навыки выпускникам.

Считаем, что разработка и реализация мероприятий в рамках предложенных направлений позволят более полно учитывать интересы населения как основного участника цифровизации и достичь более весомых результатов в цифровой трансформации Калининградской области.

Исследование выполнено при поддержке гранта РФФИ № 20-011-00228 «Российская цифровая экономика как социальное поле».

Список литературы

1. Negroponte N. Being Digital. N.Y., 1995.
2. Шваб К. Четвертая промышленная революция. М., 2016.
3. Афанасенко И.Д., Борисова В.В. Цифровая экономика и социально-этические ценности // Известия Санкт-Петербургского государственного экономического университета. 2018. № 5 (113). С. 7—11.
4. Royakkers L., Timmer J., Kool L., Est R. Societal and ethical issues of digitization // Ethics and Information Technology. 2018. № 20. P. 127—142.

5. *Solomonides A., Mackey T.* Emerging Ethical Issues in Digital Health Information // Cambridge Quarterly of Healthcare Ethics. 2015. Vol. 24, № 2. P. 311 — 322. doi: <https://doi.org/10.1017/S0963180114000632>.
6. *Budanov V., Aseeva I.* Manipulative marketing technologies in new digital reality // Economic Annals-XXI. 2019. Vol. 180, № 11 — 12. P. 58 — 68. doi: <https://doi.org/10.21003/ea.V180—07>.
7. *Zemtsov S., Barinova V., Semenova R.* The Risks of Digitalization and the Adaptation of Regional Labor Markets in Russia // Foresight and STI Governance. 2019. Vol. 13, № 2, P. 84 — 96. doi: [10.17323/2500 — 2597.2019.2.84.96](https://doi.org/10.17323/2500—2597.2019.2.84.96)
8. *Fuchs C.* Culture and economy in the age of social media. N.Y., 2015.
9. *Ghosh D., Scott B.* The technologies behind precision propaganda on the Internet. 2018. URL: <https://www.newamerica.org/public-interest-technology/policy/papers/digitaldeceit/> (дата обращения: 18.11.2020).
10. *Andrejevic M.* Automating surveillance // Surveillance & Society. 2019. Vol. 17, № 1/2. P. 7 — 13. doi: [10.24908/ss.v17i1/2.12930](https://doi.org/10.24908/ss.v17i1/2.12930).
11. *Ketscher L.* Powering the Digital Economy: Regulatory Approaches to Securing Consumer Privacy, Trust and Security // International Telecommunication Union. 2018. URL: https://www.itu.int/dms_pub/itu-d/opb/pref/D-PREF-BB.POW_ECO-2018-PDF-E.pdf (дата обращения: 18.11.2020).
12. *Волохова Н. В.* Социокультурная основа цифровой экономики // Известия Юго-Западного государственного университета. Сер.: Экономика. Социология. Менеджмент. 2020. Т. 10, № 3. С. 217 — 226.
13. *Архипова О. В.* Цифровые тренды культуры: опыт трансформации культурных практик // Петербургский экономический журнал. 2018. № 1. С. 70 — 76.
14. *Fabris A.* Digital culture, the anthropological dimension and the educational problem // Revista Signos. 2020. Vol. 41, № 1. P. 9 — 17. doi: <http://dx.doi.org/10.22410/issn.1983—0378.v41i1a2020.2593>.
15. *Valtysson B.* Digital Cultural Politics. From Policy to Practice. Palgrave Macmillan, 2020.
16. *Manzuch Z. D.* Ethical Issues in Digitization of Cultural Heritage // Journal of Contemporary Archival Studies. 2017. Vol. 4, art. 4. URL: <https://elischolar.library.yale.edu/jcas/vol4/iss2/4/> (дата обращения: 18.11.2020).
17. *Эгина Н. А., Земскова Е. С.* Трансформация образования как метатенденция цифровой экономики // Национальные интересы: приоритеты и безопасность. 2020. № 10. С. 1960 — 1979.
18. *Sheremeteyeva E. N., Barinova E. P., Zolotova L. V.* Innovative Formats of Education in the Transformation of the Digital Economy // Ashmarina S. I., Mantulenko V. V. (eds.). Digital Economy and the New Labor Market: Jobs, Competences and Innovative HR Technologies. Springer, Cham, 2020. P. 249 — 254. doi: https://doi.org/10.1007/978-3-030-60926-9_32.
19. *Buchanan R.* Digital Ethical Dilemmas in Teaching // Peters M. (eds.). Encyclopedia of Teacher Education. Singapore, 2019. doi: https://doi.org/10.1007/978-981-13-1179-6_150-1.
20. *Yao Y., Qi P., Zhu Y.* Research on Interdisciplinary Education in Digital Economy // Proceedings of the 5th Annual International Conference on Social Science and Contemporary Humanity Development (SSCHD 2019). 2019. P. 76 — 80. doi: <https://doi.org/10.2991/sschd-19.2019.32>.
21. *Karthikeyan C., Pious T.* A meta analytical descriptive study on evolving concepts of human capital and its application in the age of artificial intelligence (AI) // International Journal of Research and Analytical Reviews (IJRAR). 2019. Vol. 6, № 2. P. 361 — 373.
22. *Уколова Н. В., Новикова Н. А.* Место человеческого потенциала в цифровой экономике // Вестник Алтайской академии экономики и права. 2019. № 1 — 2. С. 166 — 173.
23. *Kalmus V., Opermann S.* Personal time capital in the digital society: an alternative look at social stratification among three generations of highly skilled professionals in Estonia // TRAMES. 2020. Vol. 24, № 1. P. 3 — 25.
24. *Kuznetsova I. G., Goloshchapova L. V., Ivashina N. S. et al.* The Paradigm of Human Capital Development Capable of Adapting Innovations in the Transition to a Digital Economy // International Journal of Civil Engineering and Technology. 2020. № 10 (2). P. 1408 — 1417.
25. *Chetty K., Qigui L., Gcora N. et al.* Bridging the digital divide: measuring digital literacy // Economics: The Open-Access, Open-Assessment E-Journal. 2020. № 12. P. 1 — 20.
26. *Berenyi L., Sasvari P.* State of Digital Literacy: Preparedness of Higher Education Students for E-Administration in Hungary // Central and Eastern European e|Dem and e|Gov Days. Budapest, 2018. P. 347 — 357.

27. Radovanovic D., Holst Ch., Belur S. et al. Digital Literacy Key Performance Indicators for Sustainable Development // Social Inclusion. 2020. Vol. 8, № 2. P. 151—167. doi: 10.17645/si.v8i2.2587.
28. Cote T., Milliner B. Japanese university students' self-assessment and digital literacy test results // Papadima-Sophocleous S., Bradley L., Thouëсны S. (eds.). CALL communities and culture — short papers from EUROCALL 2016. 2016. P. 125—131. doi: <https://doi.org/10.14705/rpnet.2016.eurocall2016.549>.
29. Солдатова Г. У., Рассказова Е. И. Психологические модели цифровой компетентности российских подростков и родителей // Национальный психологический журнал. 2014. № 2 (14). С. 27—35. doi: 10.11621/npj.2014.0204.
30. Национальный индекс развития цифровой экономики: Пилотная реализация. М., 2018.
31. Digital Economy Country Assessment for Russia. М., 2018.
32. Задорин И. В., Мальцева Д. В., Шубина Л. В. Уровень медиаграмотности населения в регионах России: сравнительный анализ // Коммуникации. Медиа. Дизайн. 2017. № 4. С. 123—141.
33. Подгорный Б. Б., Волохова Н. В. Уровень цифровой грамотности населения Курской области: реальность и перспективы // Известия Юго-Западного государственного университета. Сер.: Экономика. Социология. Менеджмент. 2020. № 6.
34. Сергеев Л. И. Сущность экономического содержания природы цифровизации общественного развития // Балтийский экономический журнал. 2019. № 1 (25). С. 71—82.
35. Клячек П. М., Полупан К. Л., Либерман И. В. Цифровизация экономики на основе системно-целевой технологии управления знаниями // Научно-технические ведомости Санкт-Петербургского государственного политехнического университета. Экономические науки. 2019. Т. 12, № 3. С. 9—19.
36. Серова О. А. Проблемы развития методологии гражданско-правовых исследований в цифровую эпоху // Методологические проблемы цивилистических исследований. 2019. № 1. С. 352—361.
37. Кострикова Н. А., Майтаков Ф. Г., Яфасов А. Я. Риски маргинализации общества при переходе к цифровой экономике // Развитие теории и практики управления социальными и экономическими системами. 2019. № 8. С. 190—194.
38. Полупан К. Л. Управление качеством высшего образования в условиях цифровизации // Самарский научный вестник. 2019. Т. 8, № 4 (29). С. 273—278.
39. Чунина А. Е., Синицина Д. Г., Коноплева В. С. Цифровизация в системе управления образовательным учреждением // Калининградский вестник образования. 2020. № 1. С. 78—83.
40. Белая О. В. Реализация национального проекта «Национальная программа «Цифровая экономика Российской Федерации»: опыт Калининградской области // Этико-правовые основания регулирования высоких технологий в современном мире : сб. ст., 2020. С. 52—65.
41. Ветров И. А., Котенков С. М. Некоторые вопросы реализации программы «Цифровая экономика РФ» в Калининградской области на базе Калининградского государственного научно-исследовательского центра информационной и технической безопасности (КГ НИЦ) // Вестник УрФО. Безопасность в информационной сфере. 2018. № 3 (29). С. 55—61.
42. Пехова Л. С., Гафарова Д. А. О развитии активности граждан в решении вопросов местного значения в муниципальных образованиях Калининградской области // Управленческое консультирование. 2020. № 4. С. 108—114.
43. Кристаль М. И., Щекотуров А. В. Эффективная риск-коммуникация как фактор регулирования протестных настроений в локальном сообществе // Балтийский регион. 2020. Т. 12, № 2. С. 70—83. doi: 10.5922/2079-8555-2020-2-5.
44. Подгорный Б. Б. Габитусы российского населения: методология и классификация // Современные исследования социальных проблем. 2020. № 2. С. 279—301. doi: 10.12731/2077-1770-2020-2-279-301.
45. Подгорный Б. Б., Волохова Н. В. Цифровая грамотность населения: региональные особенности // Сборник аннотаций докладов IV Международной научной конференции памяти академика А. И. Татаркина. 2020. С. 238—239.
46. Подгорный Б. Б., Волохова Н. В. Население Курской области в зеркале цифровой экономики: социологический анализ // Известия Юго-Западного государственного университета. Сер.: Экономика. Социология. Менеджмент. 2020. № 5. С. 189—199.

Об авторе

Борис Борисович Подгорный, доктор социологических наук, доцент, профессор кафедры философии и социологии, Юго-Западный государственный университет, Россия.

E-mail: b.podgorny46@gmail.com

<https://orcid.org/0000-0002-2972-3603>

THE POPULATION OF THE KALININGRAD REGION AND THE DIGITAL ECONOMY: A SOCIOLOGICAL ANALYSIS

B. B. Podgorny

Southwestern State University,
94, 50 let Oktyabrya, Kursk, 305040, Russia

Received 23 December 2020
doi: 10.5922/2079-8555-2021-3-8
© Podgorny, B. B. 2021

Since 2019, the Kaliningrad Region has run a regional programme for digital transformation as part of the national initiative The Digital Economy of the Russian Federation. The programme seeks to improve the quality of life by creating information infrastructure and streamlining public administration. The regional Ministry of Digital Development has presented a report on programme implementation, which placed emphasis on economic performance.

The study employed the questionnaire survey method to carry out a sociological analysis of the regional population as a participant in digital transformation. Quota sampling was used to select 384 respondents. Slightly over a half of the population had a positive attitude to digitalisation, and about 20 per cent believed that the digital economy led to the degradation of society. The development of a high-tech economy was named the main advantage of digitalisation and proliferation of digital surveillance, its distinct disadvantage. Kaliningraders reported heavy use of digital technology. Yet, the low indices of digital literacy and personal information protection raise concerns. The findings, which supplement the regional digitalisation report with sociological data, may help in planning and delivering activities within the regional digital transformation programme.

Keywords:

digital economy, population, digital literacy index, digital literacy self-assessment index, personal information protection index

References

1. Negroponte, N. 1995, *Being Digital*, NY, Knopf, 256 p.
2. Schwab, K. 2016, *Chetvertaya promyshlennaya revolyutsiya* [The Fourth Industrial Revolution], Moscow, Eksmo Publishing House, 208 p. (In Russ.).
3. Afanasenko, I. D., Borisova, V. V. 2018, Digital economy and social and ethical values, *Izvestiya Sankt-Peterburgskogo gosudarstvennogo ekonomicheskogo universiteta* [News of the St. Petersburg State University of Economics], no. 5 (113), p. 7–11 (In Russ.).
4. Royackers, L., Timmer, J., Kool, L., Est, R. 2018, Societal and ethical issues of digitization, *Ethics and Information Technology*, no. 20, p. 127–142.

To cite this article: Podgorny, B. B. 2021, The population of the Kaliningrad region and the digital economy: a sociological analysis, *Balt. Reg.*, Vol. 13, no 3, p. 149–167. doi: 10.5922/2079-8555-2021-3-8.

5. Solomonides, A., Mackey, T. 2015, Emerging Ethical Issues in Digital Health Information, *Cambridge Quarterly of Healthcare Ethics*, 2015, vol. 24, no 2, p. 311—322. doi: <https://doi.org/10.1017/S0963180114000632>.
6. Budanov, V., Aseeva, I. 2019, Manipulative marketing technologies in new digital reality, *Economic Annals-XXI*, vol. 180, no. 11—12, p. 58—68. doi: <https://doi.org/10.21003/ea.V180-07>.
7. Zemtsov, S., Barinova, V., Semenova, R. 2019, The Risks of Digitalization and the Adaptation of Regional Labor Markets in Russia, *Foresight and STI Governance*, vol. 13, no. 2, p. 84—96. doi: <https://doi.org/10.17323/2500-2597.2019.2.84.96>
8. Fuchs, C. 2015, *Culture and economy in the age of social media*, New York, Routledge, 424 p.
9. Ghosh, D., Scott, B. 2018, *The technologies behind precision propaganda on the Internet*, available at: <https://www.newamerica.org/public-interest-technology/policypapers/digitaldeceit/> (accessed 15.05.2021).
10. Andrejevic, M. 2019, Automating surveillance, *Surveillance & Society*, vol. 17, no. 1—2, p. 7—13. doi: <https://doi.org/10.24908/ss.v17i1/2.12930>.
11. Ketscher, L. 2018, Powering the Digital Economy: Regulatory Approaches to Securing Consumer Privacy, Trust and Security, *International Telecommunication Union*, available at: https://www.itu.int/dms_pub/itu-d/opb/pref/D-PREF-BB.POW_ECO-2018-PDF-E.pdf (accessed 15.05.2021).
12. Volokhova, N. V. 2020, Socio-cultural basis of the digital economy, *Izvestiya Yugo-Zapadnogo gosudarstvennogo universiteta. Seriya: Ekonomika. Sotsiologiya. Menedzhment* [Proceedings of Southwestern State University. Series: Economics. Sociology. Management], vol. 10, no. 3, p. 217—226 (In Russ.).
13. Arkhipova, O. V. 2018, Digital trends in culture: the experience of transforming cultural practices, *Peterburgskii ekonomicheskii zhurnal* [St. Petersburg Economic Journal], no.1, p. 70—76 (In Russ.).
14. Fabris, A. 2020, Digital culture, the anthropological dimension and the educational problem, *Revista Signos*, vol. 41, no. 1. p. 9—17. doi: <https://doi.org/10.22410/issn.1983-0378.v41i1a2020.2593>.
15. Valtysson, B. 2020, *Digital Cultural Politics. From Policy to Practice*, Palgrave Macmillan, 226 p.
16. Manzuch, Z. D. 2017, Ethical Issues in Digitization of Cultural Heritage, *Journal of Contemporary Archival Studies*, vol. 4, no. 4, available at: <https://elischolar.library.yale.edu/jcas/vol4/iss2/4/> (accessed 15.05.2021).
17. Egina, N. A., Zemskova, E. S. 2020, Transformation of education as a metatrend of the digital economy, *Natsional'nye interesy: priority i bezopasnost'* [National interests: priorities and security], no. 10, p. 1960—1979 (In Russ.).
18. Sheremeteyeva, E. N., Barinova, E. P., Zolotova, L. V. 2020, Innovative Formats of Education in the Transformation of the Digital Economy. In: Ashmarina, S. I., Mantulenko, V. V. (eds) *Digital Economy and the New Labor Market: Jobs, Competences and Innovative HR Technologies*, Springer, Cham, p. 249—254. doi: https://doi.org/10.1007/978-3-030-60926-9_32.
19. Buchanan, R. 2019, Digital Ethical Dilemmas in Teaching. In: Peters, M. (eds) *Encyclopedia of Teacher Education*, Singapore, Springer, doi: https://doi.org/10.1007/978-981-13-1179-6_150-1.
20. Yao, Y., Qi, P., Zhu, Y. 2019, Research on Interdisciplinary Education in Digital Economy, *Proceedings of the 5th Annual International Conference on Social Science and Contemporary Humanity Development (SSCHD 2019)*, p. 76—80. doi: <https://doi.org/10.2991/sschd-19.2019.32>.
21. Karthikeyan, C., Pious, T. 2019, A meta analytical descriptive study on evolving concepts of human capital and its application in the age of artificial intelligence (AI), *International Journal of Research and Analytical Reviews (IJRAR)*, vol. 6, no. 2, p. 361—373.
22. Ukolova, N. V., Novikova, N. A. 2019, The place of human potential in the digital economy, *Vestnik Altaiskoi akademii ekonomiki i prava* [Bulletin of the Altai Academy of Economics and Law], no. 1—2, p. 166—173 (In Russ.).
23. Kalmus, V., Opermann, S. 2020, Personal time capital in the digital society: an alternative look at social stratification among three generations of highly skilled professionals in Estonia, *TRAMES*, vol. 24, no. 1, p. 3—25.

24. Kuznetsova, I. G., Goloshchapova, L. V., Ivashina, N. S., Shichiyakh, R. A., Petrova, L. I., Tkachev, B.P. 2020, The Paradigm of Human Capital Development Capable of Adapting Innovations in the Transition to a Digital Economy, *International Journal of Civil Engineering and Technology*, vol. 10, no. 2, p. 1408–1417.
25. Chetty, K., Qigui, L., Gcora, N., Josie, J., Wenwei, L., Fang, Ch. Bridging the digital divide: measuring digital literacy, *Economics: The Open-Access, Open-Assessment E-Journal*, no. 12, p. 1–20.
26. Berenyi, L., Sasvari, P. 2018, State of Digital Literacy: Preparedness of Higher Education Students for E-Administration in Hungary, *Central and Eastern European e|Dem and e|Gov Days 2018*, Budapest, p. 347–357.
27. Radovanovic, D., Holst, Ch., Belur, S., Srivastava, R., Hounghonon, G., Noll, J. 2020, Digital Literacy Key Performance Indicators for Sustainable Development, *Social Inclusion*, vol. 8, no. 2, p. 151–167. doi: <https://doi.org/10.17645/si.v8i2.2587>.
28. Cote, T., Milliner, B. 2016, Japanese university students' self-assessment and digital literacy test results. In: Papadima-Sophocleous, S., Bradley, L., Thouësnny, S. (eds) *CALL communities and culture — short papers from EUROCALL 2016*, Research: publishing.net, p. 125–131. doi: <https://doi.org/10.14705/rpnet.2016.euroll2016.549>.
29. Soldatova, G. U., Rasskazova, E. I. 2014, Psychological models of digital competence of Russian adolescents and parents, *Natsional'nyi psikhologicheskii zhurnal* [National psychological journal], no. 2 (14), p. 27–35 (In Russ.). doi: <https://doi.org/10.11621/npj.2014.0204>.
30. *Natsional'nyi indeks razvitiya tsifrovoi ekonomiki: Pilotnaya realizatsiya* [National Index of Digital Economy Development: Pilot Implementation], 2018, Moscow, State Corporation “Roe satom” (In Russ.).
31. *Digital Economy Country Assessment for Russia*, 2018, Moscow, Institute of the Information Society, 158 p.
32. Zadorin, I. V., Maltseva, D. V., Shubina, L. V. 2017, The level of media literacy of the population in the regions of Russia: a comparative analysis, *Kommunikatsii. Media. Dizain* [Communications. Media. Design], no. 4, p. 123–141 (In Russ.).
33. Podgorny, B. B., Volokhova, N. V. 2020, The digital literacy level of the Kursk region population: reality and prospects, *Izvestiya Yugo-Zapadnogo gosudarstvennogo universiteta. Seriya: Ekonomika. Sotsiologiya. Menedzhment* [Proceedings of Southwestern State University. Series: Economics. Sociology. Management], no.6 (In Russ.).
34. Sergeev, L. I. 2019, The essence of the economic content of the nature of digitalization of social development, *Baltiiskii ekonomicheskii zhurnal* [Baltic Economic Journal], no. 1 (25), p. 71–82 (In Russ.).
35. Klachek, P. M., Polupan, K. L., Lieberman, I. V. 2019, Digitalization of the economy on the basis of system-targeted knowledge management technology, *Nauchno-tehnicheskie vedomosti Sankt-Peterburgskogo gosudarstvennogo politekhnicheskogo universiteta. Ekonomicheskie nauki* [Scientific and technical bulletins of the St. Petersburg State Polytechnic University. Economic sciences], vol. 12, no. 3, p. 9–19 (In Russ.).
36. Serova, O. A. Problems of the development of the methodology of civil law research in the digital era, *Metodologicheskie problemy tsivilisticheskikh issledovaniy* [Methodological problems of civil law research], no. 1, p. 352–361 (In Russ.).
37. Kostrikova, N. A., Maitakov, F. G., Yafasov, A. Ya. 2019, Risks of marginalization of society during the transition to a digital economy, *Razvitie teorii i praktiki upravleniya sotsial'nymi i ekonomicheskimi sistemami* [Development of theory and practice of management of social and economic systems], no. 8, p. 190–194 (In Russ.).
38. Polupan, K. L. 2019, Quality management of higher education in the context of digitalization, *Samarskii nauchnyi vestnik* [Samara Scientific Bulletin], vol. 8, no. 4 (29), p. 275–278 (In Russ.).
39. Chunina, A. E., Sinitina, D. G., Konopleva, V. S. 2020, Digitalization in the management system of an educational institution, *Kaliningradskii vestnik obrazovaniya* [Kaliningrad Education Bulletin], no. 1, p. 78–83 (In Russ.).
40. Belaya, O. V. 2020, Implementation of the national project “National Program” Digital Economy of the Russian Federation “: the experience of the Kaliningrad region, *Sbornik statei po itogam mezhdunarodnoi nauchno-prakticheskoi konferentsii «Etiko-pravovye osnovaniya regulirovaniya vysokikh tekhnologii v sovremennom mire»* [Collection of articles based on the results of the international scientific and practical conference “Ethical and legal foundations of regulation of high technologies in the modern world”], p. 52–65 (In Russ.).

41. Vetrov, I. A., Kotenkov, S. M. 2018, Some issues of the implementation of the program “Digital Economy of the Russian Federation” in the Kaliningrad region on the basis of the Kaliningrad State Research Center for Information and Technical Security (KG NIC), *Vestnik UrFO. Informatsionnaya bezopasnost’* [UrFR Newsletter. Information Security], no. 3 (29), p. 55–61 (In Russ.).
42. Pekhova, L. S., Gafarova, D. A. 2020, On the development of citizens’ activity in solving local issues in the municipalities of the Kaliningrad region, *Administrative Consulting*, no. 4, p. 108–114 (In Russ.).
43. Krishtal, M. I., Shchekoturov, A. V. 2020, Effective risk communication as a factor in managing protests attitudes in a local community, *Balt. Reg.*, vol. 12, no 2, p. 70–83. doi: <https://doi.org/10.5922/2078-8555-2020-2-5>.
44. Podgorny, B. B. 2020, Habits of the Russian population: methodology and classification, *Sovremennye issledovaniya sotsial’nykh problem* [Modern Studies of Social Issues], no. 2. p. 279–301. doi: <https://doi.org/10.12731/2077-1770-2020-2-279-301> (In Russ.).
45. Podgorny, B. B., Volokhova, N. V. 2020, Digital literacy of the population: regional features, *Sbornik annotatsii dokladov IV Mezhdunarodnoi nauchnoi konferentsii pamyati akademika A. I. Tatarkina* [Collection of reports’ abstracts of the IV International Scientific Conference in memory of Academician A. I. Tatarkin], p. 238–239 (In Russ.).
46. Podgorny, B. B., Volokhova, N. V. 2020, The population of the Kursk region in the digital economy mirror: a sociological analysis, *Izvestiya Yugo-Zapadnogo gosudarstvennogo universiteta. Seriya: Ekonomika. Sotsiologiya. Menedzhment* [Proceedings of Southwestern State University. Series: Economics. Sociology. Management], no. 5, p. 189–199 (In Russ.).

The author

Prof. Boris B. Podgorny, Department of Philosophy and Sociology, Southwestern State University, Russia.

E-mail: b.podgorny46@gmail.com

<https://orcid.org/0000-0002-2972-3603>

ОЦЕНКА ВОСПРИИМЧИВОСТИ НАСЕЛЕНИЯ РЕГИОНОВ РОССИИ К ВНЕДРЕНИЮ ЦИФРОВЫХ ТЕХНОЛОГИЙ

А. А. Михайлова

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

Поступила в редакцию 01.03.2021 г.
doi: 10.5922/2079-8555-2021-3-9
© Михайлова А. А., 2021

Пандемия коронавируса стала мощным катализатором для активного внедрения цифровых технологий в повседневную жизнь человека и замены значительной части традиционных, обыденных рутин, связанных с приобретением товаров и услуг, обменом информацией, передвижением, получением документов, записью на прием к врачу и др., цифровыми. Несмотря на широкий охват новыми технологиями различных областей общественной жизни, все серьезней становится проблема цифрового неравенства. Разрыв между отдельными группами населения по их включенности в процесс цифровизации определяется не только возрастом, образованием, доходом, доступностью информационно-коммуникационной инфраструктуры, но и местом проживания. В связи с этим данное исследование было сфокусировано на оценке дисбаланса между регионами России по степени восприимчивости их населения к внедрению цифровых технологий. На основе сравнительного анализа посещаемости жителями субъектов РФ крупнейших сайтов Рунета, сгруппированных по пяти категориям: «цифровая экономика», «цифровое государство», «информационный обмен», «пространственная мобильность», «научная коммуникация» — была разработана индексная методика оценки восприимчивости населения к цифровизации. Временной период охвата данными — февраль 2019 — январь 2021 года. Источник данных — поисковая система «Яндекс». По результатам анализа предложена типология регионов РФ с выделением передового, развитого, умеренного и периферийного типов. Даны рекомендации по повышению готовности населения к цифровой трансформации для разных типов регионов с учетом угроз от форсированной цифровизации.

Ключевые слова:

цифровизация населения, цифровое неравенство, цифровая рутина, интернет-сайт, информационно-коммуникационные технологии, цифровая трансформация, типология регионов России, угрозы цифровизации, электронная коммерция, цифровой след, информационное общество

Введение и постановка научной проблемы

Проблема цифрового разрыва — новая социально-экономическая реальность развития глобального пространства, а пандемия коронавируса усилила ее негативные последствия. Стремительные изменения в образе повседневной жизни, работы и социализации в период эпидемии COVID-19 сделали обеспечение государством базового уровня развития информационно-коммуникационной инфраструктуры и доступности цифровых технологий для всех слоев населения важнейшим фактором национальной безопасности. Практика 2020 года показала, что форсированная цифровая трансформация в шоковых условиях невозможна. Это обусловлено невыполнением базисных критериев цифровизации, среди которых отсутствие развитой цифровой культуры

Для цитирования: Михайлова А. А. Оценка восприимчивости населения регионов России к внедрению цифровых технологий // Балтийский регион. 2021. Т. 13, № 3. С. 168–184. doi: 10.5922/2079-8555-2021-3-9.

у населения, недостаточный уровень инфраструктурной и технологической готовности и др. В итоге снижается общая хозяйственная активность, затрудняется доступ к государственным услугам, усиливается социальная напряженность.

Обобщенный анализ результатов предыдущих исследований позволил представить цифровой разрыв как новый тип социального неравенства, который связан не столько с проблемой доступа в интернет, сколько со способностью пользователей применять цифровые технологии для улучшения своей жизни [1]. При этом среди важнейших аспектов цифрового дисбаланса рассматриваются социально-демографические характеристики пользователей; зона покрытия, стоимость услуг и скорость интернет-соединения; различия в целях и результатах использования цифровых технологий. В работе [2] показано, что барьеры мотивационного, когнитивного и экономического характера к использованию цифровых ресурсов гораздо сильнее инфраструктурных. Это особенно сильно проявляется среди жителей сельской местности, работников с начальным профессиональным образованием, бедных и нуждающихся семей. Молодые люди, жители больших городов, предприниматели и специалисты с высшим образованием демонстрируют высокий уровень позитивной мотивации, цифровой активности и грамотности, что сказывается на эффективных адаптивных практиках. Распространение новых типов занятости (самозанятые и фрилансеры) формирует новое цифровое поколение, для которого критически важным становится доступ в интернет из любой точки мира [3]. В противовес цифровой изоляции появляется понятие цифровой интеграции как нового «социального лифта» в цифровом обществе [1].

Особый интерес представляет изучение территориальных закономерностей проблемы цифрового разрыва. В исследовании [4] показана специфика формирования «городского цифрового образа жизни» пользователей, на которую влияет не только их социально-экономический статус, но и место проживания. На примере изучения цифровых практик жителей четырех районов Тель-Авива ученые пришли к выводу, что местоположение остается ключевой социально-пространственной детерминантой жизни человека в цифровую эпоху. Аналогичное исследование в городе Нанкин — столице провинции Цзянсу в Восточном Китае [5] — показало значительные различия в онлайн-активности отдельных социально-экономических групп населения на фоне сходных показателей развития информационно-коммуникационных технологий (ИКТ). Определяющее влияние на сформировавшуюся модель использования цифровых технологий оказали индивидуальные социально-экономические характеристики, а также свойства местоположения и места проживания.

В статье [6] на примере городов Китая показана взаимосвязь между развитием ИКТ и процессом урбанизации. Анализ динамических рядов данных, собранных на уровне административных центров районов, продемонстрировал положительное влияние цифровых технологий на урбанизацию. При этом выявлен значительный цифровой разрыв между рассматриваемыми городами. Технологическое отставание менее развитых городских поселений усугубляется низким уровнем цифровой культуры среди жителей. Другое исследование подтвердило полученные ранее результаты [7]. Крупные мегаполисы и города с административными функциями имели высокий индекс цифрового развития, в то время как города, расположенные в более бедных центральных и западных, а также сельских юго-западных районах страны, имели низкие значения индекса. Таким образом, Китай, являющийся крупнейшим в мире рынком ИКТ с точки зрения количества мобильных устройств и пользователей интернета, сохраняет значительный цифровой разрыв между отдельными регионами и городами. Аналогичная ситуация регистрируется в Австралии, где, несмотря на общее повышение уровня цифровизации, цифровая интеграция продолжает следовать четким географическим, социальным и социально-экономическим контурам [8].

Проблема неоднородности цифрового пространства остро стоит в разрезе городских и сельских территорий. Исследование на примере сельских поселений Шотландии [9] показало низкую восприимчивость не только жителей, но и малого биз-

неса к использованию цифровых технологий. В качестве основных инструментов снижения цифрового разрыва авторами статьи предлагается не только расширение зоны интернет-покрытия, но и вовлечение представителей местного сообщества, государственного и частного секторов в популяризацию цифровых решений, адаптированных к локальным особенностям. Со сходной проблемой столкнулись США, имеющие ряд сельскохозяйственных штатов (например, Южная Каролина) [10], для которых вопрос доступа населения к ИКТ является фактором повышения уровня благосостояния штата. Полученные в ходе исследования результаты согласуются с другими работами и свидетельствует о том, что пожилые люди, домохозяйства с низким доходом и сельские домохозяйства во всех демографических группах имеют более низкий уровень внедрения широкополосной связи.

Сильные диспропорции в цифровизации характерны для стран Европейского союза [11]. Стабильно высокие значения обнаружены в Швеции, Дании, Великобритании. Выявлены различия между интенсивностью использования интернета домохозяйствами и бизнесом в Финляндии, Германии, Испании, отдельных регионах Франции. Ученые отмечают, что при разработке государственной политики содействия распространения ИКТ необходимо учитывать существующие синергические связи и региональную специфику цифровизации. В исследовании [12] на примере регионов Литовской Республики показана связь между региональной политикой и сокращением цифрового разрыва: лидерами выступили крупнейшие города страны (Вильнюс, Клайпеда, Каунас), тогда как приграничный с Россией Таурагский уезд оказался наименее развит. В условиях ограничительных мер по социализации, вызванных COVID-19, возросла необходимость в точных данных о территориях ЕС с ограниченным или отсутствующим доступом к Интернету. Исследование [13], проведенное в Польше с использованием ГИС-технологий, позволило выявить районы, которые особенно уязвимы для цифровой интеграции. Используя растровые данные о рельефе в сочетании с векторными данными о плотности населения и типах зданий, а также о местоположении станций связи, удалось выявить, что до 10% полей находятся вне досягаемости интернета.

Исследование территориальных аспектов цифровизации проводилось и в отношении российских регионов. Ряд научных работ посвящен оценке цифровых разрывов между федеральными округами [14; 15]. Выявлено, что основными факторами цифрового неравенства являются разность в уровне социально-экономического развития (в том числе по доходам населения), урбанизации, качества информационно-коммуникационной инфраструктуры и наличия сформированных навыков использования ИКТ. Оценка дисбалансов в развитии цифровой экономики регионов РФ [16] позволила выявить 15 регионов-лидеров по доступности ИКТ для населения (в их число вошли Республика Татарстан, Калининградская и Тюменская области, Москва и Санкт-Петербург и др.). Среди отстающих отмечены Республика Ингушетия и Чеченская Республика, что связано с ограничениями инфраструктурного характера.

В статье [17] приводятся результаты комплексного пространственно-временного анализа развития интернета в России. Большая часть малозаселенной территории страны имеет только спутниковый интернет, а основная доля пользователей приходится на крупные мегаполисы — Москву, Санкт-Петербург и города-миллионники. Стоит отметить сильные различия между цифровой активностью пользователей в городах — административных центрах и соответствующих регионах. Результаты оценки процесса вторичной цифровизации более чем в 90 городах РФ, проведенной Институтом исследований развивающихся рынков бизнес-школы Сколково по данным 2018 года, показали, что значимым фактором в отношении цифрового разрыва на межгородском уровне выступают потребности населения в цифровых услугах и сервисах, нежели имеющийся объем их предложения на рынке [18]. Помимо неоднородности урбанизированного цифрового пространства в России сохраняется цифровая дискриминация села [19], что требует выработки мер сглаживания перехода к информационному обществу [20].

Предыдущие исследования на уровне федеральных округов и субъектов России продемонстрировали наличие существенных различий по их инфраструктурной

обеспеченности ИКТ, а также показали зависимость использования интернета населением от ряда факторов социально-экономического характера. Однако все еще остается неразрешенным вопрос восприимчивости населения различных регионов к широкому внедрению цифровых технологий в повседневную жизнь. В связи с этим цель данного исследования — оценить цифровой разрыв между жителями субъектов РФ по внедрению цифровых рутин.

Методика исследования

Цифровая восприимчивость населения региона рассматривалась как способность жителей к широкому усвоению навыков использования информационно-коммуникационных технологий с последующим внедрением их в свою повседневную жизнь на постоянной основе в качестве рутинных операций. Для оценки восприимчивости населения конкретного региона к внедрению цифровых рутин был использован подход территориальной идентификации невидимого цифрового следа или цифровой тени, которые пользователь оставляет в интернете, формируя свой поисковой запрос на интересующую тему. В целях охвата наиболее значимых сфер жизни человека были выделены пять тематических категорий, в разрезе которых на первом этапе сформирован перечень востребованных жителями РФ сайтов (табл. 1).

Таблица 1

Методика формирования базы данных для оценки восприимчивости населением цифровых технологий

Категория запросов	Цифровая рутина	Выборка сайтов	Поисковой запрос*
Цифровая экономика	Приобретение товаров и услуг через Интернет	Интернет-магазин «Wildberries» (www.wildberries.ru), интернет-магазин «Ozon» (www.ozon.ru), интернет-магазин «Aliexpress.ru» (www.aliexpress.ru)	«вайлдберриз» (8,5 млн), «озон» (8,4 млн), «алиэкспресс» (6,8 млн)
Цифровое государство	Получение государственных услуг	Портал государственных и муниципальных услуг Российской Федерации «Госуслуги» (www.gosuslugi.ru), официальный сайт Федеральной налоговой службы Российской Федерации (www.nalog.ru), Единая справочная система центров государственных и муниципальных услуг «Мои документы» Российской Федерации (МФЦ) (моидокументы.рф)	«госуслуги» (15,9 млн), «ФНС» (1,2 млн), «МФЦ» (4,6 млн)
Информационный обмен	Получение оперативной информации о текущей ситуации в мире и России	Новостные порталы «РИА Новости» (ria.ru), РБК (www.rbc.ru), новостной агрегатор «Новости Mail.ru» (news.mail.ru)	«РИА» (0,5 млн), «РБК» (0,7 млн), «майл новость» (0,1 млн)
Пространственная мобильность	Организация передвижения	Крупнейшая система интернет-бронирования проживания (www.booking.com), поисково-информационная картографическая служба «Яндекс.карты» (yandex.ru/maps), российский метапоисковик авиабилетов «Авиасейлс» (aviasales.ru)	«букинг» (1,2 млн), «яндекс карта» (2,1 млн), «авиасейлс» (0,6 млн)
Научная коммуникация	Осведомленность о научных достижениях	Открытая научная электронная библиотека «КиберЛенинка» (cyberleninka.ru), Российская академия наук (www.ras.ru), информационный портал «Научная Россия» (scientificrussia.ru)	«киберленинка» (0,1 млн), «РАН» (1,4 млн), «научная Россия» (0,06 млн)

Примечание: * указан поисковой запрос с наивысшим количеством показов в месяц по данным «Яндекс Wordstat» (инструмент «подбор слов») за февраль 2021 года.

При формировании выборки сайтов использованы следующие критерии: широкий охват аудитории из разных регионов России, активная посещаемость, значимость для реализации одной из исследуемых категорий цифровых рутин, доступность количественных данных о посещении пользователями. Отдавалась приоритетность сайтам из Перечня отечественных социально значимых информационных ресурсов в информационно-телекоммуникационной сети «Интернет», утвержденного в 2020 году приказом Министерства цифрового развития, связи и массовых коммуникаций РФ.

На втором этапе с помощью бесплатного аналитического инструмента «Яндекс Wordstat» была сформирована база данных количества поисковых запросов в разрезе 85 субъектов РФ в период с февраля 2019 года по январь 2021 года. Динамика запросов на «Яндексе» представлена помесечно. Преимущества «Яндекс Wordstat» в сравнении с аналогом *Google Trends* для целей исследования заключались в возможности выгрузить абсолютное число запросов пользователей с учетом их географического положения в динамике, а не только относительные величины.

Важной методической частью исследования стал семантический анализ вариантов пользовательских запросов для определения распространенных форм поиска для каждого сайта. На рисунке 1 представлен пример облаков наиболее часто встречающихся тегов для категории «цифровая экономика».



Рис. 1. Облака тегов для сайтов выборки из категории «цифровая экономика»

Источник: разработано автором с использованием сервиса wordart.com.

При формировании запросов пользователи, как правило, комбинируют от двух до шести тегов. При этом большую популярность имеют более короткие поисковые запросы. Например, название «озон» искали 8,4 млн раз, «магазин озон» или «интернет озон» — 2,5 млн раз, «озон интернет магазин» — 264 тыс., «озон интернет магазин официальный каталог товаров» — 80,8 тыс. раз.

На третьем этапе был произведен расчет итогового индекса уровня восприимчивости населения регионов России к цифровизации следующим образом:

- для каждого из 15 сайтов выборки рассчитано соотношение между ежемесячным количеством показов и годовой численностью населения;
- в каждый исследуемый месяц среди 3 сайтов в разрезе одной категории выбрано максимальное количество запросов пользователей из региона;
- среди рассчитанных значений показов сайтов в каждый исследуемый год по каждой из пяти категорий рассчитана средняя арифметическая: для 2019 года на основе данных за февраль — декабрь; для 2020 года — за январь — декабрь, для 2021 года — за январь;
- по каждому региону среди средних годовых значений 2019, 2020, 2021 годов для каждой категории выбрано максимальное;

— полученные таким образом значения нормированы методом рангов, когда региону с лучшим значением доли запросов относительно численности населения присваивался ранг 1, а с худшим — 85 (по каждой из пяти категорий запросов всем регионам был присвоен ранг от 1 до 85);

— итоговый индекс рассчитан как среднее арифметическое из рангов по пяти категориям, значение которого может варьироваться от 1 до 85;

— по величине полученного индекса восприимчивости населения к внедрению цифровых технологий произведена типология регионов России.

Результаты исследования

Переход к цифровому потреблению — одно из важных условий цифрового государства, а его реализация сопряжена не только с совершенствованием цифровой инфраструктуры, но и с трансформацией традиционного формата розничной торговли, развитием системы онлайн-платежей и транспортно-логистического комплекса. Доля россиян, приобретающих товары и услуги через интернет, ежегодно растет, что получило отражение в статистике поисковых запросов по крупнейшим маркетплейсам, сайты которых отобраны для анализа. В 2019—2020 годах согласно данным аналитического инструмента *Google Trends* в России наблюдался почти двукратный рост интереса пользователей к интернет-магазинам *Wildberries* и *Ozon*. Результаты проведенного анализа динамики ежемесячных поисковых запросов по сайтам категории «цифровая экономика» в разрезе субъектов РФ с февраля 2019 года по январь 2021 года также продемонстрировали сезонные колебания спроса — более активный рост приходился на предновогодние месяцы (октябрь, ноябрь, декабрь). При этом в 2020 году наблюдался нетипичный всплеск интереса к электронной коммерции в апреле, что связано с соблюдением многими россиянами режима самоизоляции. Рисунок 2 отражает цифровой разрыв между субъектами РФ по вовлеченности населения в цифровую экономику на основе агрегированных данных 2019 — январь 2021 года.

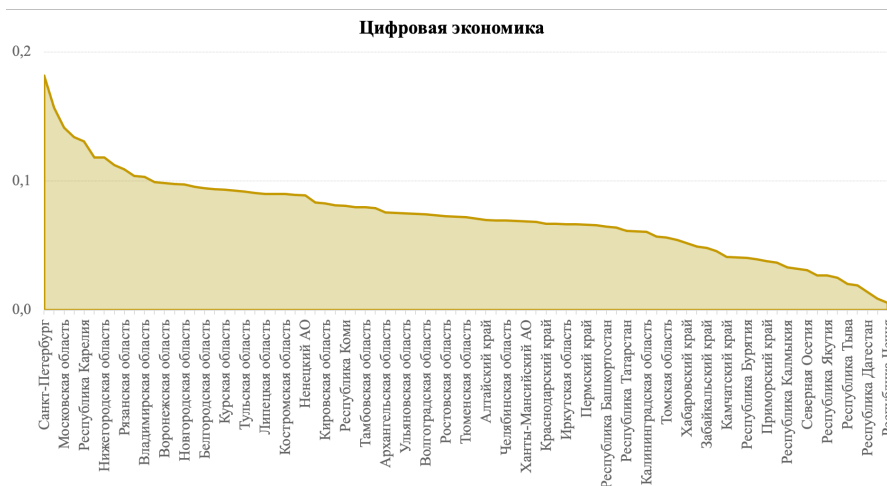


Рис. 2. Распределение субъектов РФ по максимальному среднегодовому числу просмотров сайтов категории «цифровая экономика» на душу населения

Примечание: график построен по 85 субъектам РФ, подписи названий субъектов даны выборочно.

Наиболее активное использование формат онлайн-потребления получил в Москве и Санкт-Петербурге, а также в территориально близких к ним пристольичных регионах: Московской, Тверской, Нижегородской, Ленинградской, Рязанской, Ярос-

лавской, Владимирской областях, Республике Карелия. Хорошие позиции занимают Севастополь и Республика Крым. Наименьшая активность по уровню восприимчивости к цифровой экономике наблюдалось у регионов, входящих в Северо-Кавказский (Республики Карачаево-Черкесская, Кабардино-Балкарская, Дагестан, Ингушетия, Чеченская, Северная Осетия — Алания), Дальневосточный (Республика Саха, Еврейская автономная область, Приморский край, Амурская область) и Сибирский (Республика Тыва) федеральные округа. Наблюдается сильный разрыв (в 31,6 раза) между лидерами и отстающими.

Значимым фактором, под влиянием которого сложилось данное территориальное распределение, является величина транспортных и временных издержек на доставку товаров. Большинство отправок интернет-заказов осуществляется из Москвы, в связи с этим для удаленных регионов время ожидания товаров увеличивается, растут расходы на транспортировку. Еще одним фактором, определившим территориальный разрыв по вовлеченности в цифровую экономику, является сильный межрегиональный дисбаланс по уровню социально-экономического развития. Коэффициент корреляции между максимальным среднегодовым числом просмотров сайтов категории «цифровая экономика» на душу населения и величиной отставания региона от Москвы по среднемесячной номинальной начисленной заработной плате работников по полному кругу организаций за 2019—2020 годы имеет отрицательное значение (-0,13). Иными словами, чем ниже уровень доходов населения, тем меньше оно склонно покупать через интернет.

Второй категорией цифровых рутин выступил просмотр новостных ресурсов о событиях в мире и России. Развитие информационно-коммуникационных технологий обеспечило условия для быстрого распространения информации. Лента новостных порталов обновляется несколько раз в час, что требует от пользователя непрерывного мониторинга, чтобы оставаться «в теме». Целенаправленное или вынужденное выпадение из информационного поля ведет к цифровой маргинализации. Рисунок 3 отражает географию активности обращения населения к новостным интернет-ресурсам.

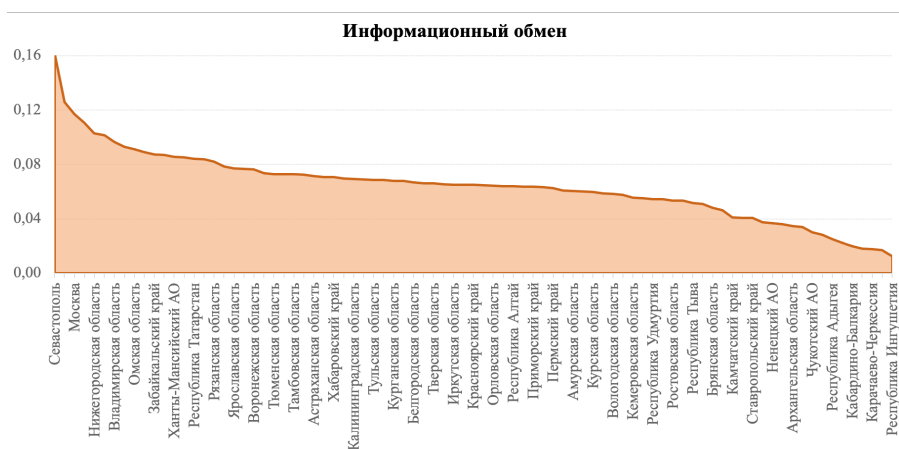


Рис. 3. Распределение субъектов РФ по максимальному среднегодовому числу просмотров сайтов категории «информационный обмен» на душу населения

Примечание: график построен по 85 субъектам РФ, подписи названий субъектов даны выборочно.

Регионами-лидерами по включенности в национальное информационное пространство выступают Москва и Санкт-Петербург; субъекты, недавно вошедшие в состав России и активно вовлеченные в ее новостную повестку, — Республика Крым и Севастополь; промышленные и научные центры (Нижегородская и Новоси-

бирская области). Периферийное положение занимают регионы Северо-Кавказского федерального округа, а также автономных округов Чукотского и Ненецкого, Еврейской автономной области. Цифровой разрыв между регионами с рангами 1 и 85 составил 12,8 раза. Расчет парных коэффициентов корреляции между максимальным среднегодовым числом просмотров сайтов категории «информационный обмен» на душу населения и статистическими показателями доли городского населения (0,53) и числа абонентов мобильного широкополосного доступа в интернет на 100 человек (0,12) в 2019 году показал превосходство фактора урбанизации над инфраструктурным для цифровизации. В субъектах РФ, где выше удельный вес городских жителей, наблюдалась и бóльшая вовлеченность в виртуальную информационную среду.

Среди пяти рассматриваемых категорий цифровых рутин наибольшее развитие получила цифровизация отношений между государственными институтами и населением (рис. 4). Виртуализация процесса документооборота — важная часть цифровой трансформации государства, поэтому такие инициативы, как единый портал госуслуг или личный кабинет налогоплательщика, нацелены на повышение эффективности и прозрачности взаимодействия в системе государство-гражданин.



Рис. 4. Распределение субъектов РФ по максимальному среднегодовому числу просмотров сайтов категории «цифровое государство» на душу населения

Примечание: график построен по 85 субъектам РФ, подписи названий субъектов даны выборочно.

Наиболее высокий уровень восприимчивости населения к внедрению сервисов цифрового государства выявлен в Москве и Московской области, Тульской, Владимирской, Свердловской, Орловской, Самарской, Новосибирской и Костромской областях, а также Республике Татарстан, которые существенно опережают отстающие северокавказские и дальневосточные регионы. Цифровой разрыв между лидером и аутсайдером — 7 раз. Оценивая влияние факторов концентрации городского населения и использования предприятиями Интернета через расчет корреляционных отношений, можно сделать вывод об их равнозначности для стимулирования использования информационно-коммуникационных технологий в государственной сфере.

Оставшиеся две категории «пространственная мобильность» (рис. 5) и «научная коммуникация» (рис. 6) наименее востребованы населением регионов России. Если в отношении восприимчивости к цифровизации научной сферы разрыв между регионами составляет 27,9 раз, то по сфере передвижения — 34,3 раза.



Рис. 5. Распределение субъектов РФ по максимальному среднему числу просмотров сайтов категории «пространственная мобильность» на душу населения

Примечание: график построен по 85 субъектам РФ, подписи названий субъектов даны выборочно.

Первенство по использованию цифровых сервисов для организации поездок и путешествий — за крупными туристическими регионами: Москвой, Санкт-Петербургом, Севастополем, Московской областью, Нижегородской областью, Республикой Крым, Краснодарским краем, Ярославской и Владимирской областями. В отношении научной коммуникации первое место заняла Новосибирская область.

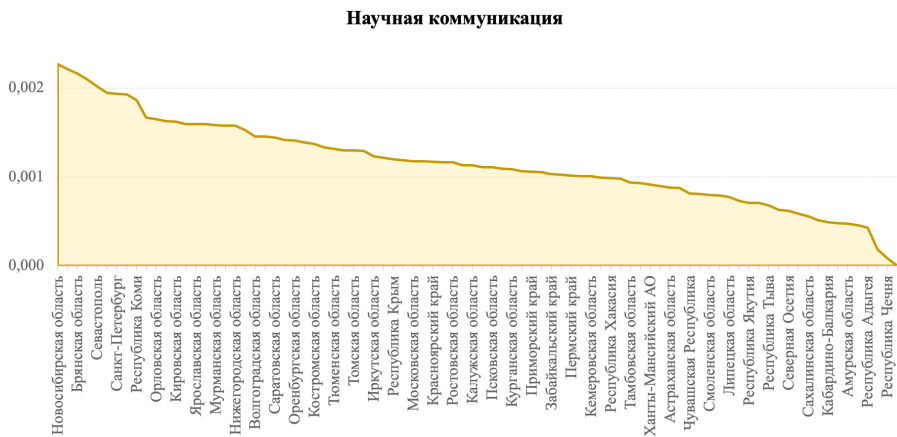


Рис. 6. Распределение субъектов РФ по максимальному среднему числу просмотров сайтов категории «научная коммуникация» на душу населения

Примечание: график построен по 85 субъектам РФ, подписи названий субъектов даны выборочно.

Обсуждение результатов

На рисунке 7 представлена типология регионов России по уровню восприимчивости населения к цифровизации на основе интегральной оценки пяти категорий цифровых рутин с выделением передового, развитого, умеренного и периферийного типов.

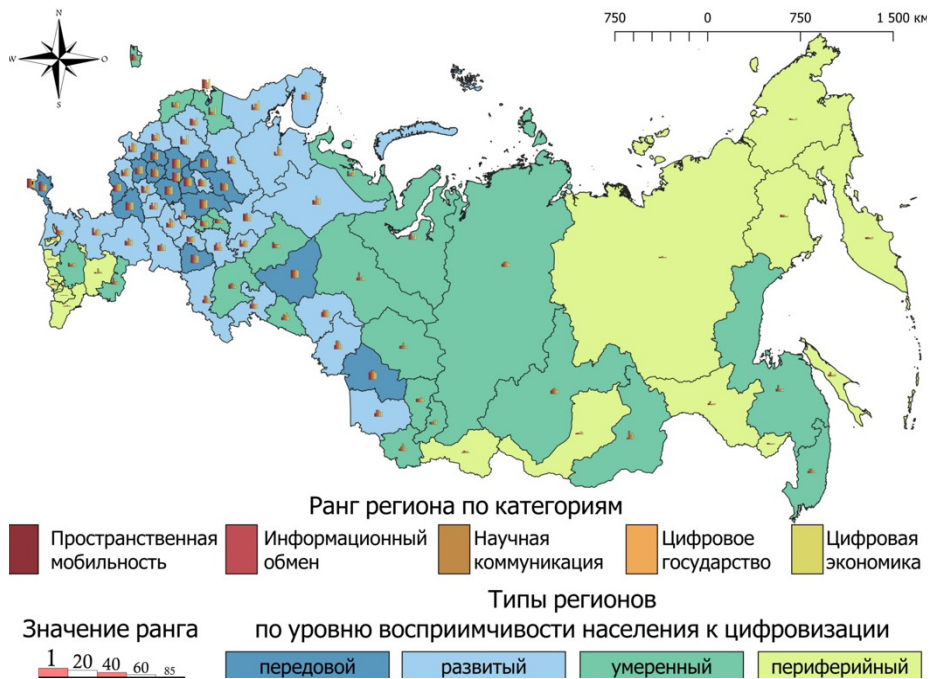


Рис. 7. Типология регионов России по восприимчивости населения к внедрению цифровых технологий

Передовой тип включает 16 субъектов РФ с наиболее высоким уровнем итогового индекса цифровой восприимчивости населения, расположенных в шести федеральных округах: Центральном — Москва, Владимирская, Московская, Рязанская, Ярославская, Тульская, Воронежская, Калужская и Орловская области; Северо-Западном — Санкт-Петербург; Приволжском — Нижегородская и Самарская области; Уральском — Свердловская область; Сибирском — Новосибирская область; Южном — Республика Крым и Севастополь. Регионы данного типа занимают лидирующие позиции среди прочих по показателям использования населением цифровых технологий в повседневной жизни (рис. 8). Для них характерен высокий уровень цифровой восприимчивости в разрезе большинства исследованных категорий, в первую очередь пространственной мобильности, информационного обмена и цифрового государства. В ряде регионов с сильной научной системой (Москве, Санкт-Петербурге, Новосибирской области и др.) заметное развитие получила научная коммуникация.

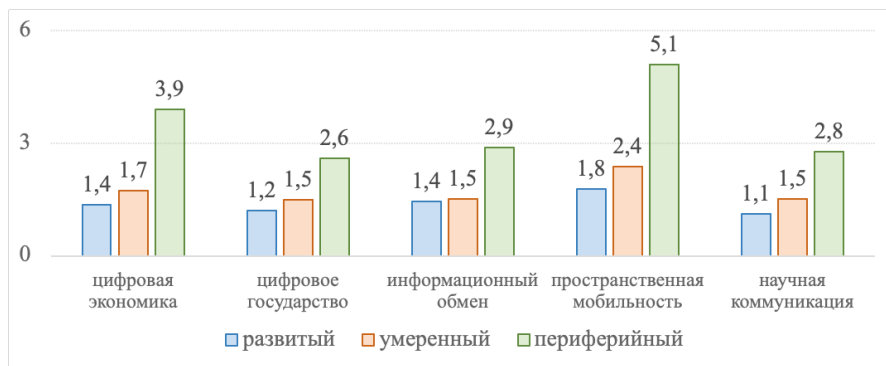


Рис. 8. Разрыв между передовым и прочими типами регионов по средним значениям рангов в разрезе категорий цифровой восприимчивости населения, раз

Развитый тип включает 30 субъектов РФ, преимущественно входящих в три федеральных округа: Центральный — 30%, Приволжский — 26,7%, Северо-Западный — 20%. Лучшее значение индекса цифровой восприимчивости для данного типа у Костромской области, а худшее — у Оренбургской. Регионы развитого типа характеризуются хорошей восприимчивостью к внедрению цифровых технологий, уступая лишь передовым (рис. 8). Как правило, лучшая цифровая восприимчивость населения наблюдается по трем или четырем из исследуемых категорий с доминированием одной: «пространственной мобильности» у Краснодарского края, «информационного обмена» у Омской и Челябинской областей, «цифрового государства» у Костромской и Брянской областей, «цифровой экономики» у Тверской области и Республики Карелия и др.

К умеренному типу отнесены 22 субъекта РФ, среди которых 7 — из Приволжского, 6 — из Сибирского, 4 — из Северо-Западного, 3 — из Уральского, по 1 — из Южного и Северо-Кавказского федерального округов. Они характеризуются средней восприимчивостью населения к цифровизации, отставая от передовых и развитых регионов в первую очередь по внедрению цифровых рутин в сферах пространственной мобильности и научной коммуникации и имея небольшой разрыв в отношении информационного обмена (рис. 8).

Периферийный тип включает 17 субъектов РФ, большинство из которых представляют Дальневосточный (47%) и Северо-Кавказский (35%) федеральные округа. Значения индекса цифровой восприимчивости для данного типа колеблются от 67,8 — у Сахалинской области до 84,8 — у Республики Чечня. Жители периферийных регионов наименее вовлечены в использование цифровых технологий в повседневной жизни, демонстрируя худшие среди других субъектов РФ показатели (рис. 8). Для данных регионов характерно отсутствие доминирующей категории цифровизации, которая могла бы выступить локомотивом для поднятия общего уровня цифровой восприимчивости населения (рис. 9).

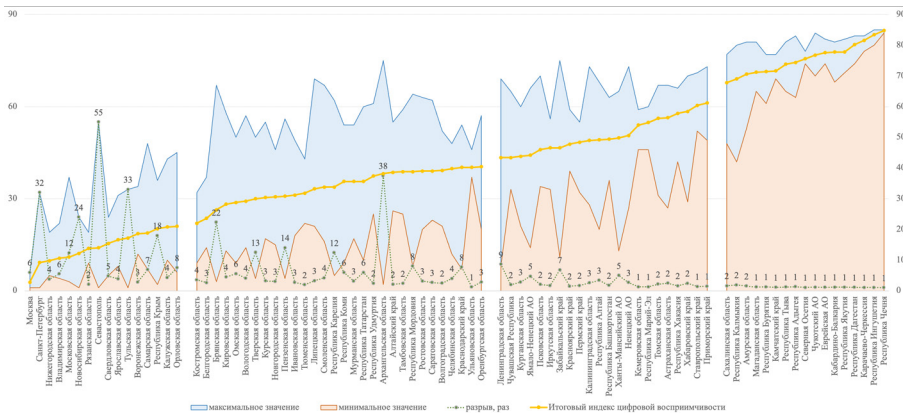


Рис. 9. Разрыв между максимальным и минимальным значениями рангов по категориям цифровой восприимчивости населения регионов России

Примечание: регионы РФ сгруппированы по четырем типам (слева направо): передовые, развитые, умеренные, периферийные.

География выделенных типов регионов позволяет говорить о наличии цифровых поясов, которые расходятся от Москвы в радиальном направлении. Расчет коэффициента корреляции между итоговым значением индекса и расстоянием административно-территориального центра субъекта РФ от Москвы (0,6) демонстрирует достаточно весомую зависимость между этими показателями.

Полученные результаты по цифровой восприимчивости жителей российских регионов были подвергнуты более глубокой интерпретации через сравнение с результатами всероссийской ежегодной образовательной акции «Цифровой диктант», направленной на оценку цифровой грамотности среди различных групп населения¹. В 2020 году в социологическом опросе приняло участие свыше 330 тыс. человек от 7 до 60 лет и старше. Среднее значение уровня цифровой грамотности всех участников по стране — 7,25 балла из 10, в том числе для 33 регионов были получены значения ниже среднероссийских. Для шести субъектов (Севастополь, Республики Крым и Калмыкия, Ростовская и Астраханская области, Краснодарский край) Южного федерального округа РФ значения за 2020 год отсутствуют ввиду низкой вовлеченности жителей в образовательную акцию. Отметим, что категория «цифровое потребление», показывающая в структуре индекса цифровой грамотности уровень навыков использования цифровых ресурсов, программ и приложений, характеризуется наиболее низким значением (6,86) по регионам РФ относительно двух других: «цифровые компетенции» — 7,41 и «цифровая безопасность» — 7,47. Это указывает на недостаток у россиян практических знаний и опыта для более глубокой цифровизации традиционных процессов.

На рисунке 10 представлен график зависимости цифровой восприимчивости населения от уровня цифровой грамотности.

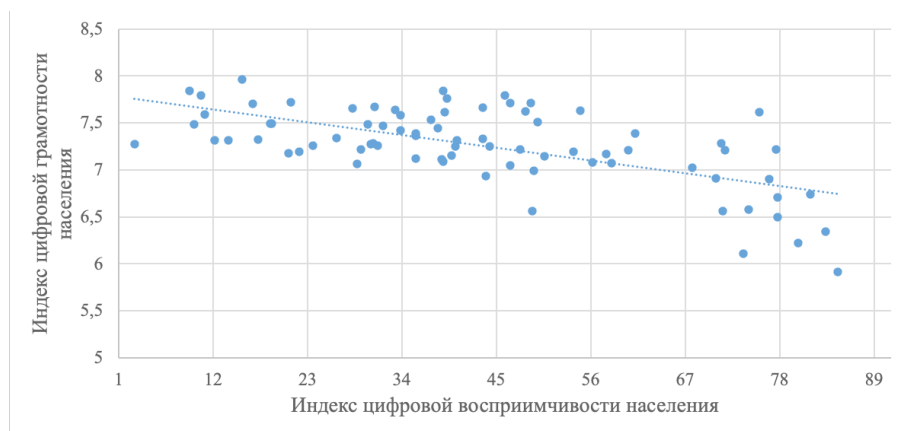


Рис. 10. Распределение регионов РФ по показателям цифровой восприимчивости и цифровой грамотности населения, 2020 год

Примечание: интервалы значений индексов цифровой грамотности (от 1 до 10, где 10 — лучшее значение) и цифровой восприимчивости (от 1 до 85, где 1 — лучшее значение)

Источник: составлено на основе данных [21].

Корреляция между данными показателями равен 0,64, что указывает на важную роль образовательного фактора при внедрении населением цифровых технологий в повседневную жизнь. Рассчитанные средние значения уровня цифровой грамотности для выделенных типов регионов (передовой — 7,53, развитый — 7,38, умеренный — 7,29 и периферийный — 6,74) отражают положительную зависимость между осведомленностью пользователей о способах и механизмах безопасного и эффективного использования цифровых технологий и активностью внедрения ими цифровых рутин. Оценка парных коэффициентов корреляции между индексом цифровой гра-

¹ Всероссийская акция «Цифровой диктант 2020». URL: <https://digitaldictation.ru/site/2020> (дата обращения: 19.06.2021).

мотности и субиндексами цифровой восприимчивости населения продемонстрировала более сильную связь с категориями «цифровая экономика» (0,64) и «пространственная мобильность» (0,59). Осуществление информационного обмена (0,49) и научной коммуникации (0,47), получение государственных услуг онлайн (0,48) в меньшей степени зависимо от индивидуальных компетенций в цифровой сфере.

Выводы

Данное исследование продемонстрировало, что изучение проблемы цифровой восприимчивости населения к внедрению информационно-коммуникационных технологий в повседневную жизнь является не только предметом социальных, экономических или психологических наук, но и общественной географии. При исследовании специфики процесса цифровизации были выявлены интересные пространственные закономерности в его протекании. Во-первых, показано центр-периферийное устройство национального цифрового пространства с радиальным ослаблением востребованности цифровых рутин от Москвы к удаленным регионам. Во-вторых, обнаружена существенная межрегиональная и межсекторальная диспропорция по восприимчивости населения субъектов РФ к отдельным категориям цифровых рутин. Более широкое внедрение получили онлайн-сервисы государственных институтов, что позволило обеспечить наименьший среди всех категорий цифровой разрыв между передовыми и периферийными регионами. Наибольшая неоднородность наблюдается по восприимчивости населения к сервисам, связанным с мобильностью. Здесь лидерство удерживают туристически привлекательные регионы. В-третьих, отмечено влияние социально-экономических факторов не только в отношении уровня доступности информационно-коммуникационных технологий, как выявлено в более ранних исследованиях (например, [14; 15]), но и освоения населением различных цифровых рутин. Лучшие позиции, особенно в развитии цифровой экономики, имеют регионы РФ с более высоким уровнем дохода и большей долей городского населения. В то время как фактор технологической оснащенности менее значим. В-четвертых, показана тесная положительная, однако не исчерпывающая взаимосвязь между цифровой грамотностью и уровнем цифровой восприимчивости населения. Чем выше осведомленность жителей в отношении использования цифровых технологий, тем шире ими внедряются более сложные цифровые рутины (в первую очередь в сфере цифровой экономики и пространственной мобильности).

Таким образом, для России характерно существенное межрегиональное неравенство по степени цифровизации. Были выделены четыре группы регионов: передовые, развитые, умеренные, периферийные. Очевидно, что форсирование процесса внедрения информационно-коммуникационных технологий будет иметь разные последствия для каждого типа. Если в случае передовых регионов можно прогнозировать быструю адаптацию населения к новым цифровым рутинам, то в периферийных это вызовет скорее неприятие и его крайнюю степень — недовольство. В связи с этим государственная политика по развитию цифрового государства и общества на современном этапе должна быть синхронизирована с социально-экономическими инициативами в регионе, а не опережать их. Результаты данного и предыдущих исследований в отношении оценки процесса вторичной цифровизации показывают, что повышение общего уровня жизни населения — важнейшее условие для снижения цифрового неравенства, поэтому значительные усилия должны быть сосредоточены на улучшении качества жизни в субъектах РФ, особенно умеренного и периферийного типов. Отметим, что положительное влияние цифровизации на регион и цифровая трансформация его социально-экономической системы

возможны лишь в случае наличия в нем базисных условий для протекания данных процессов, в том числе благоприятной социально-экономической среды, развитой информационно-коммуникационной инфраструктуры и доступности устойчивого интернет-соединения. Не менее важным является повышение цифровой грамотности. Наличие у жителей накопленного опыта, знаний и навыков использования различных цифровых сервисов и услуг позволяет внедрять все более сложные цифровые технологии в общественные процессы. Одним из драйвером естественного роста образованности населения отстающих регионов в цифровой сфере может стать более широкое внедрение услуг цифрового государства как наиболее востребованных на современном этапе рутинных операций в онлайн-среде.

Статья подготовлена при финансовой поддержке РФФИ (проект № 20-011-32062 «Регионы России на пути к цифровой нации: пространственная дивергенция виртуализации социально-политических и экономических связей») и проекта 5-100 (№ 2 «Трансформация траектории инновационного развития регионов России в условиях пандемии 2020 года»).

Список литературы

1. Плотицкина Н., Морозова Е., Мирошниченко И. Цифровые технологии: политика расширения доступности и развития навыков использования в Европе и России // Мировая экономика и международные отношения. 2020. Т. 64, № 4, С. 70—83. <https://doi.org/10.20542/0131-2227-2020-64-4-70-83>.
2. Шиняева О. В., Полетаева О. В., Слепова О. М. Информационно-цифровое неравенство: поиски эффективных практик адаптации населения // Мониторинг общественного мнения: Экономические и социальные перемены. 2019. № 4. С. 68—85. <https://doi.org/10.14515/monitoring.2019.4.04>.
3. Reuschke D., Mason C., Syrett S. Digital futures of small businesses and entrepreneurial opportunity // Futures. 2021. Vol. 128, № 102714. <https://doi.org/10.1016/j.futures.2021.102714>.
4. Hatuka T., Zur H., Mendoza J. A. The urban digital lifestyle: An analytical framework for placing digital practices in a spatial context and for developing applicable policy // Cities. 2021. Vol. 111, № 102978. <https://doi.org/10.1016/j.cities.2020.102978>.
5. Chang E., Zhen F., Cao Y. Empirical analysis of the digital divide from the perspective of internet usage patterns: A case study of Nanjing // International Review for Spatial Planning and Sustainable Development. 2016. № 4 (1). P. 49—63. https://doi.org/10.14246/irspsd.4.1_49.
6. Wang D., Zhou T., Wang M. Information and communication technology (ICT), digital divide and urbanization: Evidence from Chinese cities // Technology in Society. 2021. Vol. 64, № 101516. <https://doi.org/10.1016/j.techsoc.2020.101516>.
7. Song Z., Wang C., Bergmann L. China's prefectural digital divide: Spatial analysis and multivariate determinants of ICT diffusion // International Journal of Information Management. 2020. Vol. 52, № 102072. <https://doi.org/10.1016/j.ijinfomgt.2020.102072>.
8. Wilson C. K., Thomas J., Barraket J. Measuring digital inequality in Australia: The Australian digital inclusion index // Journal of Telecommunications and the Digital Economy. 2019. № 7 (2). P. 102—120. <https://doi.org/10.18080/ajtde.v7n2.187>.
9. Palmer-Abbs M., Cottrill C., Farrington J. The digital lottery: The impact of next generation broadband on rural small and micro businesses in the North East of Scotland // Journal of Rural Studies. 2021. № 81. P. 99—115. <https://doi.org/10.1016/j.jrurstud.2020.08.049>.
10. Dickes L., Crouch E., Walker T. Socioeconomic determinants of broadband non-adoption among consumer households in South Carolina, USA // Ager. 2019. № 26. P. 103—127. <https://doi.org/10.4422/ager.2018.17>.
11. Billon M., Lera-Lopez F., Marco R. ICT use by households and firms in the EU: links and determinants from a multivariate perspective // Review of World Economics. 2016. № 152 (4). P. 629—654. <https://doi.org/10.1007/s10290-016-0259-8>.
12. Žilinskas G. Analysis of digital divide in regions of the Republic of Lithuania // Public Policy and Administration. 2012. № 11 (3). P. 502—513. <https://doi.org/10.5755/j01.ppa.11.3.2506>.

13. Kuc-Czarnecka M. COVID-19 and digital deprivation in Poland // *Oeconomia Copernicana*. 2020. № 11 (3). P. 415—431. <https://doi.org/10.24136/OC.2020.017>.
14. Bychkova S. G., Parshintseva L. S., Gerasimova E. B. The Assessment of Territorial Differences in Access and Use of Information and Communication Technologies in the Russian Federation // *Complex Systems: Innovation and Sustainability in the Digital Age. Studies in Systems, Decision and Control*. Springer, Cham, 2020. Vol. 282. P. 197—206. https://doi.org/10.1007/978-3-030-44703-8_22.
15. Gladkova A., Ragnedda M. Exploring digital inequalities in Russia: an interregional comparative analysis // *Online Information Review*. 2020. № 44 (4). P. 767—786. <https://doi.org/10.1108/OIR-04-2019-0121>.
16. Архипова М. Ю., Сиротин В. П. Региональные аспекты развития информационно-коммуникационных и цифровых технологий в России // *Экономика региона*. 2019. Т. 15, вып. 3. С. 670—683.
17. Nagirnaia A. V. Development of the internet in Russian regions // *Regional Research of Russia*. 2015. № 5 (2). P. 128—136. <https://doi.org/10.1134/S2079970515020082>.
18. Коровкин В. Цифровая жизнь российских регионов 2020. Что определяет цифровой разрыв? Институт исследования развивающихся рынков бизнес-школы СКОЛКОВО. URL: <https://ssrn.com/abstract=3622418> (дата обращения: 20.06.2021).
19. Kupriyanova M., Dronov V., Gordova T. Digital divide of rural territories in Russia // *Agris On-line Papers in Economics and Informatics*. 2019. № 11 (3). P. 85—90. <https://doi.org/10.7160/aol.2019.110308>.
20. Popova A. L., Nuttunen P. A., Kanavtsev M. V., Serditov V. A. The impact of the digital divide on the development of socio-economic systems // *IOP Conference Series: Earth and Environmental Science*. 2020. Vol. 433 (1). № 012022. <https://doi.org/10.1088/1755-1315/433/1/012022>.

Об авторе

Анна Алексеевна Михайлова, кандидат географических наук, старший научный сотрудник, Балтийский федеральный университет им. И. Канта, Россия.

E-mail: tikhonova.1989@mail.ru

<https://orcid.org/0000-0002-6807-6074>

VALUATING THE APPROPRIATION OF DIGITAL TECHNOLOGIES ACROSS RUSSIAN REGIONS

A.A. Mikhaylova

Immanuel Kant Baltic Federal University
14, A. Nevskogo ul., Kaliningrad, 236016, Russia

Received 1 March 2021
doi: 10.5922/2079-8555-2021-3-9
© Mikhaylova, A. A, 2021

The COVID-19 pandemic has proved a powerful catalyst for the integration of digital technologies in everyday life. Many routines relating to purchasing goods and services, information exchange, movement, document issuance, or scheduling medical appointments have been replaced by digital ones. Despite technology proliferating through society, the

digital divide is widening. The place of residence is a factor affecting the involvement in digitalisation, along with age, education, income, and the availability of ICT infrastructure. This study evaluates the readiness of the population of various Russian regions to embrace digital technologies. Based on a comparative analysis of traffic to the most popular websites on the Russian Internet, grouped into five categories (e-commerce, e-government, information exchange, spatial mobility, scientific communication), an index method for assessing readiness for digitalisation is developed. The study uses Yandex search data from February 2019 to January 2021. The findings suggest that Russian regions may be divided into digitally advanced areas, runner-ups, average performers, and the digital periphery. Recommendations are given on how to increase readiness for digital transformation in territories of different types without running the risks of forced digitalisation.

Keywords:

society digitalisation, digital divide, digital routine, internet appropriation, digital inclusion, digital transformation, typology of Russian regions, digitalisation threats, e-commerce, digital footprint, information society

References

1. Plotichkina, N. V., Morozova, E. V., Miroshnichenko, I. V. 2020, Digital technologies: Policy for improving accessibility and usage skills development in Europe and Russia, *World Economy and International Relations*, vol. 64, no. 4, p. 70—83. doi: <https://doi.org/10.20542/0131-2227-2020-64-4-70-83>.
2. Shinyaeva, O. V., Poletaeva, O. V., Slepova, O. M. 2019, Information and digital inequality: Searching for effective population adaptation practices, *Monitoring Obshchestvennogo Mneniya: Ekonomicheskie i Sotsial'nye Peremeny* [Opinion Monitoring: Economic and Social Change], vol. 152, no. 4, p. 68—85. doi: <https://doi.org/10.14515/monitoring.2019.4.04>.
3. Reuschke, D., Mason, C., Syrett, S. 2021, Digital futures of small businesses and entrepreneurial opportunity, *Futures*, vol. 128, no. 102714. doi: <https://doi.org/10.1016/j.futures.2021.102714>.
4. Hatuka, T., Zur, H., Mendoza, J. A. 2021, The urban digital lifestyle: An analytical framework for placing digital practices in a spatial context and for developing applicable policy, *Cities*, vol. 111, no. 102978. doi: <https://doi.org/10.1016/j.cities.2020.102978>.
5. Chang, E., Zhen, F., Cao, Y. 2016, Empirical analysis of the digital divide from the perspective of internet usage patterns: A case study of Nanjing, *International Review for Spatial Planning and Sustainable Development*, vol. 4, no. 1, p. 49—63. doi: https://doi.org/10.14246/irspsd.4.1_49.
6. Wang, D., Zhou, T., Wang, M. 2021, Information and communication technology (ICT), digital divide and urbanization: Evidence from Chinese cities, *Technology in Society*, vol. 64, no. 101516. doi: <https://doi.org/10.1016/j.techsoc.2020.101516>.
7. Song, Z., Wang, C., Bergmann, L. 2020, China's prefectural digital divide: Spatial analysis and multivariate determinants of ICT diffusion, *International Journal of Information Management*, vol. 52, no. 102072. doi: <https://doi.org/10.1016/j.ijinfomgt.2020.102072>.
8. Wilson, C. K., Thomas, J., Barraket, J. 2019, Measuring digital inequality in Australia: The Australian digital inclusion index, *Journal of Telecommunications and the Digital Economy*, vol. 7, no. 2, p. 102—120. doi: <https://doi.org/10.18080/ajtde.v7n2.187>.
9. Palmer-Abbs, M., Cottrill, C., Farrington, J. 2021, The digital lottery: The impact of next generation broadband on rural small and micro businesses in the North East of Scotland, *Journal of Rural Studies*, no. 81, p. 99—115. doi: <https://doi.org/10.1016/j.jrurstud.2020.08.049>.
10. Dicks, L., Crouch, E., Walker, T. 2019, Socioeconomic determinants of broadband non-adoption among consumer households in South Carolina, USA, *Ager*, no. 26, p. 103—127. doi: <https://doi.org/10.4422/ager.2018.17>.
11. Billon, M., Lera-Lopez, F., Marco, R. 2016, ICT use by households and firms in the EU: links and determinants from a multivariate perspective, *Review of World Economics*, vol. 152, no. 4, p. 629—654. doi: <https://doi.org/10.1007/s10290-016-0259-8>.
12. Žilinskas, G. 2012, Analysis of digital divide in regions of the Republic of Lithuania, *Public Policy and Administration*, vol. 11, no. 3, p. 502—513. doi: <https://doi.org/10.5755/j01.ppa.11.3.2506>.

13. Kuc-Czarnecka, M. 2020, COVID-19 and digital deprivation in Poland, *Oeconomia Copernicana*, vol. 11, no. 3, p. 415—431. doi: <https://doi.org/10.24136/OC.2020.017>.
14. Bychkova, S. G., Parshintseva, L. S., Gerasimova, E. B. 2020, The Assessment of Territorial Differences in Access and Use of Information and Communication Technologies in the Russian Federation. In: Bogoviz, A. (eds) *Complex Systems: Innovation and Sustainability in the Digital Age. Studies in Systems, Decision and Control*, vol 282, Springer, Cham, p. 197—206. doi: https://doi.org/10.1007/978-3-030-44703-8_22.
15. Gladkova, A., Ragnedda, M. 2020, Exploring digital inequalities in Russia: an interregional comparative analysis, *Online Information Review*, vol. 44, no. 4, p. 767—786. doi: <https://doi.org/10.1108/OIR-04-2019-0121>.
16. Arkhipova, M. Yu., Sirotin, V. P. 2019, Development of digital technologies in Russia: Regional aspects, *Economy of Region*, vol. 15, no. 3, p. 670—683. doi: <https://doi.org/10.17059/2019-3-4>.
17. Nagirnaya, A. V. 2015, Development of the internet in Russian regions, *Regional Research of Russia*, vol. 5, no. 2, p. 128—136. doi: <https://doi.org/10.1134/S2079970515020082>.
18. Korovkin, V. 2020, *Tsifrovaya zhizn' rossiiskikh regionov. Chto opredelyaet tsifrovoi razryv?* [The Digital Life of Russian Regions 2020: What Defines the Digital Divide?], Institute for Emerging Markets Research, SKOLKOVO Business School (IEMS), SSRN. 62 p. doi: <https://doi.org/10.13140/RG.2.2.17835.26400> (in Russ.).
19. Kupriyanova, M., Dronov, V., Gordova, T. 2019, Digital divide of rural territories in Russia, *Agris On-line Papers in Economics and Informatics*, vol. 11, no. 3, p. 85—90. doi: <https://doi.org/10.7160/aol.2019.110308>.
20. Popova, A. L., Nuttunen, P. A., Kanavtsev, M. V., Serditov, V. A. 2020, The impact of the digital divide on the development of socio-economic systems, *IOP Conference Series: Earth and Environmental Science*, vol. 433, no. 1, art. 012022. doi: <https://doi.org/10.1088/1755-1315/433/1/012022>.

The author

Dr Anna A. Mikhaylova, Senior Research Fellow, Immanuel Kant Baltic Federal University, Russia.

E-mail: tikhonova.1989@mail.ru

<https://orcid.org/0000-0002-6807-6074>

ТРЕБОВАНИЯ И УСЛОВИЯ ПУБЛИКАЦИИ СТАТЕЙ В ЖУРНАЛЕ «БАЛТИЙСКИЙ РЕГИОН»

Правила публикации статей в журнале

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

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

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

5. Плата за публикацию рукописей не взимается.

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

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

2) аннотацию на русском и английском языках (*150—250 слов*), оформленную в соответствии с международными стандартами и включающую:

- актуальность исследования;
- цель научного исследования;
- описание методологии исследования;
- основные результаты, выводы исследовательской работы.

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

4) ключевые слова на русском и английском языках (*4—8 слов*);

5) список литературы (*не менее 30 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, ORCID);

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>.

BALTIC REGION

2021
Volume 13
№ 3

Kaliningrad :
I. Kant Baltic Federal
University Press, 2021.
188 p.

The journal
was established in 2009

Frequency:
quarterly
in the Russian and English
languages per year

Founders
Immanuel Kant Baltic
Federal University
Saint Petersburg
State University

Editorial Office
Address:
14 A. Nevskogo St.,
Kaliningrad, Russia, 236016

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

© I. Kant Baltic Federal
University, 2021

Editorial council

Prof. **Andrei P. Klemeshev**, Immanuel Kant Baltic Federal University, Russia (Editor in Chief); Prof. **Gennady M. Fedorov**, Immanuel Kant Baltic Federal University, Russia (Deputy Chief Editor); Prof. Dr **Joachim von Braun**, University of Bonn, Germany; Prof. **Irina M. Busygina**, Saint Petersburg Branch of the Higher School of Economic Research University, Russia; Prof. **Aleksander G. Druzhinin**, Southern Federal University, Russia; Prof. **Mikhail V. Ilyin**, Moscow State Institute of International Relations (MGIMO University), Russia; Dr **Pertti Joenniemi**, University of Eastern Finland, Finland; Dr **Nikolai V. Kaledin**, Saint Petersburg State University, Russia; Prof. **Konstantin K. Khudolei**, Saint Petersburg State University, Russia; Prof. **Frederic Lebaron**, Ecole normale superieure Paris-Saclay, France; Dr **Kari Liuhto**, University of Turku, Finland; Prof. **Vladimir A. Kolosov**, Institute of Geography, Russian Academy of Sciences, Russia; Prof. **Gennady V. Kretinin**, Immanuel Kant Baltic Federal University, Russia; Prof. **Vladimir A. Mau**, Russian Presidential Academy of National Economy and Public Administration, Russia; Prof. **Andrei Yu. Melville**, National Research University — Higher School of Economics, Russia; Prof. **Nikolai M. Mezhevich**, Institute of Europe, Russian Academy of Sciences, Russia; Prof. **Peter Oppenheimer**, Oxford University, United Kingdom; Prof. **Tadeusz Palmowski**, University of Gdansk, Poland; Prof. **Andrei E. Shastitko**, Moscow State University, Russia; Prof. **Aleksander A. Sergunin**, Saint Petersburg State University, Russia; Prof. **Eduardas Spiriajevas**, Klaipeda University, Lithuania; Prof. **Daniela Szymańska**, Nicolaus Copernicus University in Torun, Poland; Dr **Viktor V. Voronov**, Daugavpils University, Latvia.

CONTENTS

Geopolitics

Sergunin, A. A. Societal security in the Baltic Sea Region: the russian perspective 4

Olenchenko, V. A., Mezhevich, N. M. The Visegrad Group and the Baltic Assembly: coalitions within the EU as seen through Russian foreign policy 25

Barakhvostov, P. A. The remaking of geopolitical space and institutional transformations: the case of the Baltic Region 42

Neverov, A. N., Markelov, A. Yu., Airapetian, A. S. Evaluating the impact of integration processes on the ethno-political competition of languages in the Baltic Region 58

Geoeconomics

Smorodinskaya, N. V., Katukov, D. D., Malygin, V. E. Global value chains in the age of uncertainty: advantages, vulnerabilities, and ways for enhancing resilience ... 78

Katorgin, A. D., Tarkhov, S. A. The spatial structure of Baltic Sea ferry services 108

Efimova, E. G., Volovoj, V., Vroblevskaya, S. A. Ports of Eastern Baltic and russian transit policy: competition and cooperation 125

Digitalization

Podgorny, B. B. The population of the Kaliningrad region and the digital economy: a sociological analysis 149

Mikhaylova, A. A. Valuating the appropriation of digital technologies across Russian regions 168