

БАЛТИЙСКИЙ ФЕДЕРАЛЬНЫЙ УНИВЕРСИТЕТ им. ИММАНУИЛА КАНТА

БАЛТИЙСКИЙ РЕГИОН —
РЕГИОН СОТРУДНИЧЕСТВА — 2019

Материалы III международной
научно-практической конференции

Калининград
27—31 августа 2019 года

Часть 1

Издательство
Балтийского федерального университета им. Иммануила Канта
2019

УДК 911.3
ББК 65.04(451)я.43
Б207

Редакционная коллегия

Г. М. Федоров, д-р геогр. наук, проф.
Л. А. Жиндарев, д-р геогр. наук, проф.
А. Г. Дружинин, д-р геогр. наук, проф.
Т. Пальмовский, д-р геогр. наук, проф.

Б207 Балтийский регион — регион сотрудничества — 2019 :
материалы III международной научно-практической конференции / под ред. Г. М. Федорова, Л. А. Жиндарева, А. Г. Дружинина, Т. Пальмовского : в 2 ч. — Калининград : Изд-во БФУ им. И. Канта, 2019. — Ч. 1. — 223 с.
ISBN 978-5-9971-0572-3 (Ч. 1)
ISBN 978-5-9971-0573-0

Сборник материалов III международной научно-практической конференции «Балтийский регион — регион сотрудничества — 2019», состоявшейся в БФУ им. И. Канта 27—31 августа 2019 г., посвящен актуальным вопросам взаимодействия России и ее регионов с зарубежными соседями, расположенными вокруг Балтийского моря. В часть 1 включены публикации, получившие поддержку российских научных фондов и университетских научных программ.

Рекомендуется ученым и специалистам, занимающимся региональными исследованиями и управлением регионом, аспирантам и студентам.

УДК 911.3
ББК 65.04(451)я.43

ISBN 978-5-9971-0572-3 (Ч. 1)
ISBN 978-5-9971-0573-0

© БФУ им. И. Канта, 2019

СОДЕРЖАНИЕ

<i>Дружинин А. Г.</i> «Мореориентированность» современной России: евразийские факторы, форматы, векторы	5
<i>Кузнецов А. В.</i> Иностранцы мигранты в крупных городах Балтийского региона: истоки, тенденции, перспективы	16
<i>Федоров Г. М.</i> Типология регионов Западного побережья России по уровню, динамике и отраслевой структуре валового регионального продукта.....	29
<i>Манаков А. Г.</i> Трансграничное туристское регионообразование на порубежных территориях России с Финляндией, Эстонией и Латвией	46
<i>Катровский А. П.</i> Трансформация без модернизации: проблемы развития приграничных с Республикой Беларусь регионов России	56
<i>Зверев Ю. М.</i> Аспекты обеспечения экономической безопасности в регионе Балтийского моря.....	68
<i>Лачининский С. С.</i> Пропульсивные отрасли и экономическая безопасность регионов Западного побережья России в 2007—2016 годах	77
<i>Гуменюк И. С., Студзенецки Т.</i> Актуальное состояние еврорегионов с участием Калининградской области	88
<i>Волошенко К. Ю., Волошенко Е. В.</i> Измерение и оценка экономической безопасности регионов Западного побережья России	99
<i>Лялина А. В.</i> Влияние международной трудовой миграции на социальную безопасность рынков труда регионов Западного побережья России	116
<i>Михайлова А. А.</i> Геоэкологические аспекты инновационной безопасности Калининградской области.....	129
<i>Дружинин А. Г., Гонтарь Н. В.</i> Россия на Балтике и в Причерноморье: геоэкономические позиции и интересы	141

<i>Вольхин Д. А.</i> Современная динамика экономической безопасности Крыма (2014—2018).....	156
<i>Горочная В. В.</i> Экономическая безопасность Ростовской области в условиях геоэкономической турбулентности: опыт экспертного эмпирического обследования.....	169
<i>Сильничай А. В., Гуменюк Л. Г.</i> Современная геополитика глазами российских исследователей: библиометрический аспект.....	182
<i>Федина-Журбина И. В.</i> Возможности для развития медицинского туризма в районах Калининградской области РФ и регионах Литвы.....	194
<i>Юстратова В. О., Гуменюк И. С.</i> Проблема транспортной доступности сельских территорий (на примере Калининградской области).....	211

УДК 911.3

А. Г. Дружинин^{1, 2}

¹ Южный федеральный университет (Ростов-на-Дону, Россия)

² Балтийский федеральный университет им. И. Канта (Калининград, Россия)

**«МОРЕОРИЕНТИРОВАННОСТЬ» СОВРЕМЕННОЙ РОССИИ:
ЕВРАЗИЙСКИЕ ФАКТОРЫ, ФОРМАТЫ, ВЕКТОРЫ**

В статье излагается общественно-географический концепт «мореориентированности», рассматриваемой как совокупность факторов, проявлений и следствий влияния феномена Мирового океана на общество и его пространственную организацию. Определены важнейшие аспекты «мореориентированности» современной России, ее ключевых регионов и хозяйствующих субъектов. Показано, что геоэкономическое и геополитическое переформатирование Евразии, предопределяя «сдвиг» России на восток и повышая значение для нее «внутриконтинентальных» партнерств, инициирует дальнейший «сдвиг к морю» ключевых компонент российского пространства, равно как и последовательное включение приморских (приграничных) регионов в процессы аквальной трансграничной регионализации, наиболее активно и устойчиво происходящей на Балтике.

The article describes the socio-geographical concept of 'maritime orientation', considered as a set of factors, manifestations and consequences of the phenomenon of the World Ocean influencing society and its spatial organization. The study identifies the most important aspects of 'maritime orientation' of modern Russia, its key regions and economic entities. The article points out the geo-economic and geopolitical reforming of Eurasia, predetermining the 'shift' of Russia to the East and increasing the importance of 'inland' partnerships for it. It initiates a further 'shift to sea' of the key components of the Russian space, as well as the consistent inclusion of coastal (border) regions in the processes of aquatic cross-border regionalization (which is the most active and sustainable in the Baltic Sea region).

© Дружинин А. Г., 2019

Ключевые слова: Россия, Евразия, Мировой океан, морехозяйственный комплекс, приморские регионы, приморские зоны, приморские агломерации.

Keywords: Russia, Eurasia, World Ocean, maritime economic complex, coastal regions, coastal zones, coastal agglomerations.

Введение

Как не без оснований подмечал, анализируя геоэкономическую историю выдающийся французский исследователь Ф. Бродель, «море неизменно означало богатство» [5]. В современном глобализирующемся, взаимозависимом, все в возрастающей мере ощущающем дефицит базовых ресурсов мире «фактор моря» для хозяйственных и селитебных систем устойчиво возрастает. Характерно, что из 50 наиболее развитых (ориентируясь на душевой ВВП) государств мира 44 обладают непосредственным выходом к морским акваториям, а из 100 крупнейших «глобальных городов» 62 локализованы либо на побережье, либо в непосредственной близости от него. Универсально (но с различной степенью интенсивности, в разных формах) проявляющий себя феномен «мореориентированности» в функционировании территориальных социально-экономических систем характерен и для России; евразийские геополитические и геоэкономические трансформации последних лет (осмысливаемые в том числе и как формирование «Большой Евразии» [4]) придают ему новые векторы и импульсы.

«Мореориентированность»: подходы к общественно-географической концептуализации

Для географической науки (начиная с работ А. Мэхэна, Л. Мечникова, Х. Маккиндера, В. Семёнова-Тян-Шанского и П. Савицкого) являются традиционными и широко укорененными представления о существенной роли Моря, Мирового

океана в геополитике, мирохозяйственном устройстве, пространственном развитии, включая и экономическую и хозяйственную динамику на побережьях. Обретая самостоятельный исследовательский фокус и объектно-содержательный контекст, «фактор моря» при этом выступает органичной составляющей так называемого «географического фактора» [3]; последний, согласно справедливому высказыванию В. А. Анучина, «не определяя причин общественного развития, тем не менее определял и определяет условия этого развития» [2, с. 18].

Итогом учета «фактора моря» в развивающейся (с наибольшей динамикой и масштабом — в 70—80-е гг. прошлого столетия [6; 12]) отечественной экономической (социально-экономической) географии Мирового океана стал концепт «талассоаттрактивности» («притяжения к морю»), наиболее четко и последовательно прослеживаемый при анализе систем расселения и населения [7; 10]. Впрочем, представления о «талассоаттрактивности» акцентируют преимущественно локализационно-динамический эффект, возникающий благодаря перманентному воздействию «фактора моря» на территориальную организацию общества и ее таксоны; обретаемые же последними специфические структурно-функциональные, позиционные характеристики и свойства, полагаю, уместно обозначить категорией «мореориентированность», в широком своем контексте понимаемой также как совокупность факторов, проявлений и следствий влияния Мирового океана на общество и его пространственную организацию.

«Мореориентированность» пространства современной России: факторы и проявления

Феномен «мореориентированности» многоаспектен и полимасштабен. В Российской Федерации он предопределяется не только пространственной локализацией, конфигурацией и структурой страны, спецификой ее рубежей (протяженность морских границ превышает 46 тыс. км, на морской шельф

приходится свыше 4 млн км², а размеры исключительной экономической зоны составляют около 8,5 млн км² [1]), но и устойчивыми геополитическими императивами (контролем над обширнейшими слабозаселенными территориями Тихоокеанской России и Арктической зоны, другими стратегическими участками побережья), геоэкономическими интересами (уже со второй половине 2000-х гг. устойчиво возраставшие экспортно-импортные операции страны более чем на 60% обеспечивались морским транспортом [15]; характерно, при этом, что за 1992—2017 гг. грузооборот морских портов России вырос в 7,5 раз), а также сложившимися селитебными и рекреационными установками населения.

В макромасштабе «мореориентированность» России ощутима в общей конфигурации ее пространства и бизнес-поведении ведущих корпораций (достаточно сказать, что из 50 крупнейших по объему выручки в 2018 г. российских компаний у 25 имелись прямые интересы в морской логистике либо добыче углеводородов на шельфе). Она предопределена как диверсифицированным морехозяйственным комплексом (портовое хозяйство, судостроение, добыча биоресурсов и др.), генерирующим до 5,5% ВВП страны, так и глубокой сопряженностью «морского» и «внутриконтинентального» сегментов экономики, реализуемой в том числе и в формате хинтерландов крупнейших портов [14].

На региональном уровне «мореориентированность» (в своих общественно-географических аспектах) проявляется прежде всего в феномене приморских городов, агломераций, в формировании приморских зон, в функционировании трансакваториальных (в том числе и трансграничных) экономических кластеров. Существенное влияние «фактор моря» имеет при этом в таких «приморских» макрорегионах, как Юг России (в пределах 200-километровой доступности от побережья здесь сосредоточено 67% населения региона) и ее Северо-Запад (здесь на удалении свыше 200 км от берега проживает всего 4% населения). В еще большей зависимости от морехозяй-

ственной активности находится российский Север (Арктическая зона страны), практически целиком зависящий как от морского «северного завоза», так и от поставок на экспорт продукции локализованных здесь производств. Крупнейшим приморским макрорегионом выступает и весь российский Дальний Восток. Симптоматично также, что на побережье (до 50 км от моря), в приморской зоне (до 200 км), а также в полосе непосредственной (эффективной) транспортно-экономической доступности от нее (до 500 км) в Российской Федерации локализованы «столицы» 31 субъекта Федерации, в совокупности концентрирующие почти 27% населения всех региональных центров (включая и общефедеральный).

«Мореориентированность» наиболее масштабно (и рельефно) проявляется на локальном уровне. Именно тяготеющие к морским побережьям России города и их группировки («собственно приморскими» являются лишь 74 городских поселения страны; за 2002—2010 гг. их демографический потенциал, демонстрируя талассоаттрактивность, возрос на 348 тыс. человек, а в 2010—2017 гг. — еще на 678 тыс.) оказались не только важнейшим для национальной экономики коммуникационным пространством, но и приняли на себя миссию порубежных форпостов, приморских «фасадов», стали узловыми элементами формирующихся «коридоров развития».

Только в четырех локализованных непосредственно на морских побережьях городских агломерациях с населением более 1 млн человек каждая сконцентрировано 66% всего демографического потенциала приморской зоны России. В целом же на относящихся к юрисдикции Российской Федерации побережьях функционируют 14 сложившихся городских групповых систем расселения, различающихся своей демографо-экономической «массой», пространственной структурой и функционалом. Численность их населения (включая тяготеющие к ядрам агломерации сельские поселения) суммарно достигает 15,5—15,8 млн человек, что эквивалентно 92—93% от общего демографического потенциала 166 «приморских» му-

ниципальных образований (городов и сельских административных районов) России. Существенно, что основные производственные, торговые и селитебные территории «вытянуты» вдоль морского побережья; в пространственной структуре городов при этом основную роль играют как «поперечные» транспортно-экономические оси (от морского порта во внутриконтинентальные районы), так и пересекающие их «продольные» коммуникации, объединяющие в одно целое «цепочку» вытянувшихся вдоль моря городских кварталов, районов, поселков, ареалов субурбанизации. В последнее время максимально «приближаются» к побережью моря ядра концентрации деловой и селитебной (в том числе туристско-рекреационной) активности; сами города при этом все в большей мере «разворачиваются» к морю своими «фасадными». В формате «мореориентированного развития» органичной частью городского пространства все чаще предстает и прилегающая к городу морская акватория, в отдельных ситуациях выступающая также непосредственным ресурсом «прироста» городских территорий (в последние годы на рукотворных землях в Санкт-Петербурге сооружен его пассажирский порт, так называемый «Морской фасад»; «отвоеван» у моря участок центрального пляжа г. Сочи и др.).

Детерминанты роста «мореориентированности» России в контексте «большой» евразийской интеграции

В последнее десятилетие евразийский материк выступает ареной масштабных, кардинальных, подобных «тектоническому сдвигу» [16] геоэкономических и геополитических изменений. Их воздействие на Российскую Федерацию, в том числе на морехозяйственный комплекс и приморские зоны, многоаспектно и фундаментально: так, на долю государств Евразии приходится порядка 94% совокупного внешнеторгового оборота Российской Федерации, при этом лишь 30,6% — непосредственно на страны, имеющие общую с Россией сухопутную границу. Сочетание стремлений сохранить обретен-

ные Россией за постсоветский период значимые экономические партнерства со странами ЕС и «закрепиться» на динамичных рынках государств востока, юга и юго-востока евразийского материка придает дополнительный импульс морской активности страны. Ее инерционный, превалирующий с конца 1990-х гг. тренд на развитие портовых комплексов (с очагами «припортовой» индустрии) на Балтике и в Причерноморье и устойчивое «стягивание» социально-экономической активности в немногие ведущие приморские городские центры, чей исчерпывающий перечень представлен с «Стратегии пространственного развития России [13], дополняется интенсивным, особенно после 2014 г., развертыванием военной инфраструктуры в регионах российских геостратегических интересов (Калининградская область, Крым, Курилы, Арктическая зона и др.), а также «точечным» стимулированием экономической активности в приморских зонах в формате евразийских партнерств, включая создание семи «приморских» ТОР в регионах Тихоокеанской России и ТОР «Каспийск» в Дагестане. Драйвером дальнейшей «мореориентированности» страны становится также реализация крупных международных (по масштабу и структуре инвестиций) проектов по добыче углеводородов на шельфе, а также по локализации в приморских зонах комплексов по сжижению и транспортировке природного газа. Стратегически значимым для морского хозяйства России (в том числе и для возрождения Северного морского пути) в перспективе будет и его «сопряжение» с реализацией инициативы «Один пояс — один путь» Китайской народной республики — глобального лидера в сфере портового хозяйства и торговых морских перевозок [17].

Декларируя и фактически все последовательнее реализуя многовекторную внешнюю политику, Россия вынуждена «разворачиваться к морю», развивая портово-логистические и портово-промышленные комплексы, расширяя новыми инвестиционными проектами их хинтерланды, а также активно участвуя в аквально-территориальном комплексообразовании практически по всему периметру своих морских границ.

Балтийские форматы и векторы «мореориентированности» России

Будучи продуцентом многовековой регионализации под влиянием «фактора моря» [9], Балтика ныне представляет собой один из важнейших и, благодаря евроинтеграционным процессам, наиболее целостных, сформировавшихся аквальных макрорегионов на порубежье России. На девятку выходящих к Балтийскому морю государств приходится 3,9% мирового населения и 8,3% ВВП (по ППС) планеты. В четырех из них (Германия, Швеция, Дания и Финляндия) душевой ВВП превосходит среднемировой показатель от 2,5 до 3 раз; в остальных (Литва, Эстония, Польша, Россия и Латвия) уровень экономического развития также выше среднемирового значения (от 1,6 до 1,9 раза). Компактность аквально-территориальной структуры и концентрация в ее пределах «продвинутых» форм экономической активности корреспондирует с ее «мореориентированностью».

На фоне превалирующих в современной Евразии трендов (сдвига центров ее экономической активности на юго-восток и все заметнее проявляющейся многополюсности, в том числе и в геополитике) Балтика, с одной стороны, сохраняет для России свое значение приоритетного транспортно-логистического коридора (именно здесь локализованы мощные, демонстрирующие позитивную динамику логистические узлы, входящие в Топ-100 крупнейших по грузообороту портов мира, действуют и строятся магистральные морские трубопроводы), «обрамленного» развитыми приморскими зонами — только непосредственно в приморских метрополитенских ареалах Балтики сконцентрировано 16 млн человек, более 7 млн из них — в пределах российской юрисдикции. С другой стороны, Балтийский макрорегион постепенно сдает свои былые позиции в мировой экономике: если в 2000 г. совокупная доля выходящих к Балтийскому морю стран (не считая Россию) в мировом ВВП по официальном обменному курсу достигала

8,1%, то в 2017 г. — лишь 6,6%. Процесс этот дополняется геополитически и геокультурно мотивированными дезинтеграционными процессами и рисками, в первую очередь в системе «Россия — Запад». На этом фоне в пространственном развитии России «балтийский вектор» сохраняет и свою традиционную значимость, и выраженную «мореориентированность», что подкрепляется, в частности, интересами обеспечения устойчивой коммуникации с Калининградской областью. В долгосрочной же перспективе Балтийский регион, полагаю, способен сохранить свое геоэкономическое значение (в том числе и для транспортно-логистических и иных стратегических инициатив Китая [8]), лишь встраиваясь в трансконтинентальные, трансевразийские интеграционные проекты и логистические схемы, пролонгируя свои интеграционные векторы, оставаясь пространством конструктивного, реализуемого во многом благодаря «фактору моря» сотрудничества между странами ЕС и Российской Федерацией.

Заключение

Постсоветский период ознаменован не только масштабным «перезаформированием» Евразии, но и трансформацией евразийского позиционирования самой России, перманентной адаптацией нашей страны к новым геоэкономическим и геополитическим реалиям, в том числе на основе возросшей морехозяйственной активности. Формирование «Большой Евразии», предопределяя «сдвиг» России на восток и повышая значение для нее «внутриконтинентальных» партнерств, инициирует дальнейшую «мореориентированность» ключевых компонент российского пространства, равно как и последовательное включение приморских (приграничных) регионов в процессы аквальной трансграничной регионализации.

Исследование выполнено при финансовой поддержке Российского научного фонда в рамках проекта №19-18-00005 «Евразийские векторы морехозяйственной активности России: региональные экономические проекции».

Список литературы

1. Алхименко А.П. Морехозяйственный комплекс России: тенденции развития и проблемы // Морехозяйственный комплекс России. СПб., 2005, С. 5—23.
2. Анучин В.А. Географический фактор в развитии общества. М., 1982.
3. Баранский Н.Н. Краткий курс экономической географии. М., 1928.
4. Бордачёв Т. Новое евразийство // Россия в глобальной политике. 2015. №5. С. 32—41.
5. Бродель Ф. Материальная цивилизация, экономика и капитализм. XV—XVIII вв. Т. 2. М., 2006.
6. Дружинин А.Г. «Морская составляющая» российской общественной географии: традиции и новации // Известия РАН. Сер. географическая. 2016. №6. С. 7—16.
7. Дружинин А.Г. Талассоаттрактивность населения в современной России: общественно-географическая экспликация // Балтийский регион. 2017. Т. 9, №2. С. 28—43.
8. Дружинин А.Г., Дун Я. «Один пояс — один путь»: возможности для регионов западного порубежья России // Балтийский регион. 2018. Т. 10, №2. С. 39—55.
9. Клемешев А.П., Корнеевец В.С., Пальмовский Т. и др. Подходы к определению понятия «Балтийский регион» // Балтийский регион. 2017. Т. 9, №4. С. 7—28.
10. Покишиевский В.В. География расселения на берегах Мирового океана. Л., 1979.
11. Приморские зоны России на Балтике: факторы, особенности, перспективы и стратегии трансграничной кластеризации : монография. М., 2018.
12. Сальников С.С. Экономическая география океана — новое перспективное направление экономической и социальной географии // Советская география. Л., 1984. С. 231—242.
13. Стратегия пространственного развития Российской Федерации на период до 2025 года. Утв. распоряжением Правительства Российской Федерации от 13 февраля 2019 г. №207-р. URL: <http://static.government.ru/media/files/UVA1qUtT08o60RktoOX122JjAe7irNxc.pdf> (дата обращения: 10.06.2019).

14. *Трансграничное* кластерообразование в приморских зонах Европейской части России: факторы, модели, экономические и экологические эффекты : монография. Ростов н/Д, 2017.

15. *Транспортная* стратегия Российской Федерации на период до 2030 года. Утв. распоряжением Правительства Российской Федерации от 22 ноября 2008 г. №1734-р. URL: <http://www.mintrans.ru/dokuments/3/1009> (дата обращения: 02.02.2019).

16. *Шупер В.А.* Евразийское будущее России в свете чередования интеграционных и дезинтеграционных циклов // Балтийский регион. 2016. Т. 8, №4. С. 7—17.

17. *Wang C., Wang M., Wang Y.* Identification of Chinese key nodes in the shipping network of the 21st Century Maritime Silk Road // Progress in Geography. 2018. № 37 (11). P. 1485—1498.

Об авторе

Александр Георгиевич Дружинин, доктор географических наук, профессор, директор Северо-Кавказского НИИ экономических и социальных проблем, Южный федеральный университет, Россия; профессор-исследователь, Балтийский федеральный университет им. И. Канта, Россия.

E-mail: alexdru9@mail.ru

The author

Prof. Alexander G. Druzhinin, Director of the North-Caucasian Research Institute of Economic and Social Problems, South Federal University, Russia; Research Fellow, Immanuel Kant Baltic Federal University, Russia.

E-mail: alexdru9@mail.ru

УДК 314.74

А. В. Кузнецов^{1, 2}

¹ ИНИОН РАН (Москва, Россия)

² МГИМО МИД России (Москва, Россия)

**ИНОСТРАННЫЕ МИГРАНТЫ
В КРУПНЫХ ГОРОДАХ БАЛТИЙСКОГО РЕГИОНА:
ИСТОКИ, ТЕНДЕНЦИИ, ПЕРСПЕКТИВЫ**

Рассмотрены 27 самых крупных городов Балтийского региона (с числом жителей более 150 тыс.). Показано различие миграционных проблем городов в зависимости от страны. На примерах ряда крупнейших городов показаны наиболее дискуссионные современные проблемы, связанные с иностранными мигрантами. Отмечены сферы возможного взаимодействия всех стран Балтийского региона в области трансграничных миграций.

Analysis is based on material of 27 largest cities of the Baltic region (with population more than 150 thousand). Variety of migration problems of cities depending on their countries of location is shown. The most arguable modern problems associated with foreign migrants are demonstrated with examples of some largest cities. The spheres of possible interaction of all Baltic region countries in the field of cross-border migration are noted.

Ключевые слова: Балтийский регион, крупные города, иностранные мигранты, адаптация мигрантов, миграционные проблемы, доля мигрантов в населении.

Keywords: Baltic region, large cities, foreign migrants, adaptation of migrants, migration problems, share of migrants in population.

Вопросам международной миграции в Европе в последние годы уделяется большое внимание. Вместе с тем страны Балтийского региона редко рассматриваются как единое целое

© Кузнецов А. В., 2019

(среди исключений назовем работы [1; 9]). С одной стороны, это объяснимо, так как структурные характеристики трансграничной миграции сильно различаются от страны к стране, что неминуемо порождает различия в возникающих проблемах регулирования иммиграции, адаптации к наплыву представителей инокультурных сообществ и т. д. С другой стороны, Балтийский регион сталкивается со множеством общих проблем, пусть и выраженных с разной степенью остроты. Географическая близость и относительная свобода передвижения людей (с поправкой на визовый режим в случае контактов через границу между Россией и странами ЕС) требуют совместного анализа миграционных проблем в масштабах всего макрорегиона. В противном случае это может породить такого рода эксцессы, как введенный в 2016 г. паспортный контроль в пределах одной городской агломерации между датским Копенгагеном и шведским Мальмё в рамках единой шенгенской зоны, что значительно удлинило время в пути на поезде.

В силу небольшого объема статьи мы ограничились анализом ситуации с иностранными мигрантами в крупных городах Балтийского региона, под территорией которого понимаем целиком все малые страны, выходящие к Балтийскому морю (Дания, Швеция, Финляндия, Эстония, Латвия и Литва), а также традиционно относимые к Балтийскому региону три земли ФРГ (Шлезвиг-Гольштейн, Мекленбург-Передняя Померания и не имеющий выхода к Балтийскому морю Гамбург), три субъекта РФ (Санкт-Петербург, Калининградская и Ленинградская области) и три северных воеводства Польши (Западно-Поморское, Поморское и Варминско-Мазурское).

Различия в истоках трансграничных миграций

В качестве крупных нами рассмотрены 27 городов Балтийского региона с численностью населения свыше 150 тыс. жителей в границах, учитываемых статистическими ведомствами (табл.). Столицы Швеции, Финляндии и Дании брались в границах соответственно Большого Стокгольма, Большого Хель-

синки и Большого Копенгагена (при этом население столиц без крупнейших пригородов составило соответственно 936, 643 и 559 тыс. жителей). Население еще примерно 15 городов Балтийского региона составляет 100—150 тыс. жителей, что формально позволяет относить их к крупным городам, но нами они из анализа исключены (так же как Вантаа и Эспоо, учтенные в Большом Хельсинки). Расчет статистики брался для начала (страны Балтии и Швеция) или конца 2017 г. в зависимости от доступности информации.

Приведенные в таблице данные по отдельным городам наглядно отражают наличие нескольких моделей участия стран в трансграничных миграциях, которые исторически сложились в Балтийском регионе.

**Крупнейшие города Балтийского региона
и роль иностранцев в их населении в 2017 г.**

Город	Страна	Насе- ление, тыс. чел.	Прирост за 5 лет, %	Доля иностранцев, %*	Доля родившихся за рубежом, %*
Санкт-Петербург	Россия	5 352	6,4
Гамбург	ФРГ	1 831	5,6	15,6	23,9
Стокгольм	Швеция	1 717	8,7	11,2	24,9
Копенгаген	Дания	1 309	6,4	≈ 15	...
Хельсинки	Финляндия	1 155	5,9	10,0	14,3
Рига	Латвия	641	-1,3	22,3	18,1
Гётеборг	Швеция	557	7,0	10,6	25,2
Вильнюс	Литва	545	2,3	<2	10,7
Калининград	Россия	475	7,7
Гданьск	Польша	464	0,6	<0,5	3,0
Таллин	Эстония	427	5,6	21,4	20,2
Щецин	Польша	404	-1,1	<0,5	3,8
Мальмё	Швеция	328	8,5	14,1	32,3

Окончание таблицы

Город	Страна	Насе- ление, тыс. чел.	Прирост за 5 лет, %	Доля иностранцев, %*	Доля родившихся за рубежом, %*
Каунас	Литва	293	-5,8	<2	3,8
Орхус	Дания	273	6,6	≈9	...
Киль	ФРГ	248	3,4	10,7	15,6
Гдыня	Польша	246	-0,7	<0,5	2,2
Тампере	Финляндия	232	6,6	4,6	7,2
Любек	ФРГ	216	2,2	9,2	17,4
Уппсала	Швеция	215	7,3	8,8	19,0
Росток	ФРГ	208	2,7	5,3	≈12
Оулу	Финляндия	202	5,7	2,9	4,8
Турку	Финляндия	188	5,2	6,5	10,2
Оденсе	Дания	178	4,6	≈8	...
Ольштын	Польша	173	-0,9	<0,5	3,7
Линчёпинг	Швеция	156	5,6	6,9	15,8
Клайпеда	Литва	151	-5,5	<2	12,9

* По ряду городов сведения даны за период ранее 2017 г.

Источники: Eurostat. URL: <https://ec.europa.eu/eurostat/web/cities/data/database>; *Российский статистический ежегодник*. М., 2018. С. 92—94. URL: <http://www.gks.ru>; *Statistics Denmark*. URL: <https://www.dst.dk>; *Statistical Yearbook of the Republic of Poland 2018*. S. 214—216. URL: <https://stat.gov.pl>

На наш взгляд, страны Балтийского региона делятся на три группы: 1) ориентированные на эмиграцию страны Балтии и Польша, в отдельных городах которых значительный процент лиц с миграционным прошлым обусловлен исключительно последствиями Второй мировой войны; 2) Россия, при существенном оттоке за рубеж россиян ставшая в последние годы центром притяжения иммигрантов (однако их международный статус обусловлен в основном распадом СССР); 3) Финляндия, Швеция, Дания и Германия, выступающие как магниты

для мигрантов и из других стран Балтийского региона, и из множества иных государств. При этом, безусловно, у каждой страны есть своя специфика, которая к тому же по-разному отражается в крупнейших городах (столицах) и большинстве остальных крупных городов.

В последние десятилетия три страны Балтии и Польша являются важным источником эмиграции в более развитые страны ЕС, в том числе Германию и Данию. При этом в Литве столица все-таки отличается ростом населения (за 2012—2016 гг. на 2,3% на фоне спада примерно на 5% по стране в целом) за счет притяжения жителей из менее крупных городов и сельской местности. В соседней Латвии по этой же причине население столицы сократилось лишь на 1,3% против 4,6% по стране в целом. В эстонском Таллине наблюдался рост 5,6%, тогда как население страны в целом снизилось за 5 лет на 0,7%. В Польше положительную динамику показал только Гданьск — крупнейший город на севере страны. Все остальные крупные польские города Балтийского региона демонстрировали депопуляцию более значительную, чем Польша в целом (где за 5 лет население сократилось лишь на 0,2%).

Миграционный приток во все четыре страны пока остается незначительным. Формально высокие доли иностранцев и / или людей с миграционным прошлым объясняются почти исключительно перекраиванием границ в результате Второй мировой войны (при этом в Латвии и Эстонии живущее там десятилетиями русскоязычное население по-прежнему дискриминируется).

Россия занимает особое положение: на фоне существенной эмиграции в страны ЕС крупнейшие западные города страны притягивают новых мигрантов, причем в Санкт-Петербург и Калининград едут как россияне из других регионов страны, так и иностранцы. За 5 лет население Северной столицы выросло на 6,4%, а Калининграда — на 7,7% (выше показатели в Балтийском регионе были только в Стокгольме и Мальмё), при том что население России особенно не растет.

Статистический учет трудовых мигрантов, особенно среднеазиатских, налажен в России недостаточно хорошо. Однако известно, что в 2018 г. в России на миграционный учет было поставлено 17,76 млн чел., в том числе 12,31 млн чел. первично, из них 5,05 млн чел. с целью работы (остальные с целью учебы, туризма и пр.). При этом на Санкт-Петербург и Ленинградскую область пришлось 3,30 млн чел. (в том числе 0,93 млн чел. с целью работы), а на Калининградскую область — 149,5 тыс. чел. (в том числе 17,3 тыс. чел. с целью работы). Значительная часть (соответственно 2,81 млн чел. и 102,5 тыс. чел.) в том же 2018 г. была снята с учета [2]. Однако если смотреть разницу двух показателей и предположить, что большая часть мигрантов концентрируется в областных центрах, то роль иностранцев в населении крупнейших российских городов на Балтике точно превышает 5%.

Финляндия, Дания и особенно Швеция и Германия уже многие годы традиционно являются центрами притяжения иностранных мигрантов. В Швеции процесс усиливается стремлением предоставлять убежище по политическим мотивам, а Германия, будучи многие десятилетия лидером по трудоустройству гастарбайтеров, также привлекала на родину этнических немцев. Финляндия, позже других стран Северной Европы обеспечившая себе положительный баланс в трансграничных миграциях, в большей степени изначально ориентировалась на приезд жителей из соседних стран. Также в Финляндии наблюдается рост крупных городов за счет внутренней миграции, именно по этой причине во всех 4 рассмотренных нами городах население росло быстрее среднего по стране (за 5 лет число жителей северо-западного соседа России выросло лишь на 1,6%).

В значительной мере эти четыре страны характеризуются взаимными миграционными потоками, связанными с поездками молодежи на учебу, трудовой миграцией квалифицированных специалистов в рамках развития сетей германских и скандинавских транснациональных корпораций, обусловленными семейными связями трансграничными потоками людей и т. д.

Последние несколько лет все четыре страны столкнулись также с наплывом беженцев и других мигрантов из стран Ближнего Востока, причем в ряде городов заметно изменилась этническая структура даже инокультурных мигрантов. Только за 2017—2018 гг. в страны ЕС за убежищем обратились 1 235,5 тыс. чел., причем поток сократился вдвое по сравнению с 2015—2016 гг. Крупнейшим реципиентом оставалась Германия (360,1 тыс. чел.), но и Швеция входила в число важных реципиентов с учетом численности населения (40,2 тыс. чел.), тогда как в Финляндию за два года обратились 7,3 тыс. чел., а в Данию — 6,6 тыс. чел. Германия, где раньше среди ближневосточных мигрантов преобладали турецкие гастарбайтеры, привлекает в основном сирийцев, иракцев и иранцев, так же как и Швеция. Попутно заметим, что в Польшу за убежищем в течение двух лет обратились лишь 5,4 тыс. чел., причем в 2018 г. $\frac{2}{3}$ из них были россиянами. Россияне эмигрируют по политическим мотивам также в Финляндию и в страны Балтии [4].

Безусловно, города самых развитых стран Балтийского региона отличаются друг от друга по миграционной ситуации. Например, германские Любек и Росток демонстрируют темпы роста населения ниже средних по стране, тогда как столица Шлезвиг-Гольштейна Киль и особенно Гамбург притягивают больше мигрантов. В наибольшей степени с миграционным давлением столкнулись Копенгаген, Гётеборг, Стокгольм и особенно Мальмё.

Основные современные миграционные проблемы

Выделение самых сложных миграционных проблем, на наш взгляд, является дискуссионным. Часто в СМИ, общественном сознании и даже исследованиях экспертов тиражируются стереотипы, которые сложно подтвердить или опровергнуть статистикой, особенно с учетом ее плохого качества в области международных миграций.

Например, хорошо известно нежелание местных жителей работать в определенных секторах, а также общее стремление коренных жителей многих балтийских стран сокращать свою трудовую занятость. Так, в 2017 г. в Швеции трудовая неделя в среднем составляла 36 ч, в том числе 38 ч в промышленности и 34 ч в ресторанно-гостиничном секторе, в Германии — 35 ч в среднем, в том числе 38 и 32 ч в указанных секторах. Для сравнения, в России этот показатель равнялся 39 ч (в том числе 40 ч в обоих указанных секторах), а в Польше — 40 ч (в том числе 41 и 40 ч в указанных секторах). В странах Ближнего Востока люди привыкли работать намного больше: например, в Египте данный показатель составил 44 ч (в том числе 48 ч в промышленности и 51 ч в ресторанно-гостиничном бизнесе), а в Турции — 46 ч (в том числе 48 и 55 ч в указанных секторах) [5].

Безусловно, это означает, что в богатых странах постоянно свободны ниши на рынке труда, которые будут манить мигрантов из менее развитых стран (причем не так уж важно, будут ли они маскироваться под беженцев). Особая ситуация складывается в восточноевропейских странах Балтийского региона, так как проблемы в национальных экономиках (особенно трех стран Балтии) выталкивают квалифицированные кадры в соседние страны ЕС, при том что они вообще не сталкиваются с какими-то неэкономическими барьерами для своего переезда в Финляндию, Германию или скандинавские государства. Более того, высокая социальная защита населения, формировавшаяся десятилетиями преимущественно под давлением социал-демократов, неизбежно создает особо комфортные условия и для вновь прибывших мигрантов. Однако, подчеркнем, дело не только в уровне развития экономики и системы социального обеспечения, что наглядно видно в российских городах, которые стали центрами притяжения трудовых мигрантов из Центральной Азии.

Вместе с тем нельзя обольщаться относительно трудовой этики приезжающих — часто они воспринимают социальные

достижения местного социума как должное, так что уже скоро мигранты тоже перестают соглашаться на непрестижные места работы. При этом не стоит абсолютизировать и абстрактное повышение производительности труда, освобождающее время для отдыха жителей Балтийского региона.

Вторая проблема связана с быстрым изменением этнической и конфессиональной структуры населения, к которой крупные города Балтийского региона не успевают адаптироваться. Однако и здесь есть немало вопросов, идет ли речь о действительно фундаментальных сдвигах в структуре населения либо о неспособности городских властей предотвратить бытовые конфликты между разными этническими группами при отсутствии серьезных препятствий для налаживания социального мира.

Например, к концу 2017 г. в Гамбурге доля иностранцев превысила 17% в населении города. При этом мигрантское прошлое имели 34,9% жителей Гамбурга. Еще в 1970 г., несмотря на портовый характер города, иностранные граждане составляли менее 4% населения, в первой половине 1980-х гг. показатель вырос до 10% и к началу XXI в. достиг 15% (снизившись к 2011 г. до 12,7% за счет вступления части мигрантов в гражданство ФРГ). Насколько же изменилась национальная ситуация в Гамбурге за последние 10 лет? Если в конце 2007 г. в городе жило 258 тыс. иностранцев, то в конце 2017 г. их насчитывалось 321 тыс. При этом количество турецких граждан сократилось за 10 лет с 57,2 тыс. до 44,6 тыс., но в Гамбурге оставалось 94 тыс. жителей с турецкими корнями. В то же время количество граждан Польши в Гамбурге выросло с 21,5 тыс. до 29,8 тыс., причем жителей с польскими корнями в целом было на 2017 г. 76,4 тыс. На этом фоне количество граждан Афганистана выросло лишь с 12,7 тыс. до 19,5 тыс., Сирии — с 0,5 тыс. до 14,7 тыс., Ирака — с 0,7 тыс. до 5,0 тыс. [7; 8].

В Хельсинки (без учета пригородов) к концу 2017 г. из 643,3 тыс. жителей финский язык родным был у 79,1%, а шведский — у 5,7%. Среди других наиболее распространен-

ных языков в Хельсинки были не только русский и эстонский, но и сомалийский (1,6% населения столицы) и арабский (1,1%). Правда, необходимо отметить, что удвоение (по сравнению с 2005 г.) числа иностранцев в Хельсинки шло равномерно с точки зрения сохранения небольшого доминирования европейцев. Например, количество граждан ЕС (в основном за счет эстонцев) выросло в 2,4 раза (количество россиян, напротив, почти не увеличилось, хотя отчасти это объясняется натурализацией). В то же время число африканцев увеличилось лишь в 1,7 раза, однако число выходцев из Юго-Западной, Южной и Центральной Азии — в 3,2 раза (но их по-прежнему в целом меньше, чем граждан ЕС) [3].

Третья острая проблема вызвана стремительной сегрегацией населения во многих крупных городах Балтийского региона, которая, скорее всего, и становится причиной, не позволяющей успешно осуществлять интеграцию мигрантов в местный социум. Несколько лет назад на примере шведского Мальмё было показано, как появление этнических кварталов и сегрегация населения по уровню доходов взаимосвязаны и в целом негативно сказываются на экономическом развитии города [6].

Не менее показателен пример Гамбурга, который в административном плане разделен на 7 районов. Если в конце 2017 г. доля иностранцев в целом составляла 17,1%, то в Вандсбеке она была лишь 13,2%, а в Центральном Гамбурге — 28%. В целом по городу мигрантское прошлое имели 34,9% жителей, при этом в Северном Гамбурге — только 27,2%, в Аймсбюттеле — 27,9% (зато 45,3% в Харбурге и 49,8% в Центральном Гамбурге). Еще больше контрасты между микрорайонами — так, внутри Центрального Гамбурга доля лиц с мигрантским прошлым варьируется от 29,9% в Вальтерсхоф-Финкенведере до 85,2% в Бильброоке, причем доля турок меняется обратно пропорционально — от 1,8% в Бильброоке до 38,8% в Вальтерсхоф-Финкенведере. В то же время в районе Бергедорф есть микрорайон, где доля лиц с мигрантским прошлым составляет 6,9% [8].

Примечательно, что исторические центры городов Балтийского региона в ряде случаев полностью оккупированы мигрантами, а иногда, напротив, служат местом жительства старожилов. Есть споры и относительно того, стоит ли учить детей мигрантов изолированно от местных жителей, чтобы не снижать средний уровень подготовки в школах и реализовать специальные программы адаптации, либо оптимальным будет разрабатывать смешанные программы с целью ускоренной адаптации приезжих в местный социум.

Краткие рекомендации относительно перспектив

Миграционная ситуация в Балтийском регионе меняется довольно динамично, что требует постоянного мониторинга. Однако для этого часто не достаёт статистических данных в разрезе городов, их отдельных районов, а также городских агломераций. При этом опасения властей разжечь межэтнические противоречия, превратно понимаемая политическая корректность и иные соображения только создают почву для роста социальной напряжённости. Сами по себе мигранты не опасны для города. Как показали многие предшествующие десятилетия, определённые категории мигрантов способны внести ощутимый вклад в процветание городской экономики. Вместе с тем для этого нужно проводить грамотный научный анализ. Страны Балтийского региона могли бы инициировать соответствующие исследования. При этом разность миграционных проблем в отдельных государствах не должна быть препятствием для сотрудничества (в конце концов, например, многие прибалтийские жители сами оказываются иммигрантами в более богатых городах Скандинавии).

Ещё одним направлением сотрудничества стран Балтийского региона может стать обмен лучшими практиками городских властей по решению миграционных проблем. Речь идет и о программах языковой и культурной адаптации мигрантов, и о вопросах расселения, и о решении сугубо экономических вопросов. К тому же необходимо заранее готовиться к появле-

нию новых проблем, которые неизбежно возникнут в миграционной сфере Балтийского региона по мере углубления региональной интеграции и роста мобильности населения.

Странам Балтийского региона присущ ряд черт, выделяющих их из числа других европейских государств. В частности, они не имеют колониального прошлого, поэтому для большинства иммигрантов проблема языковой адаптации оказывается особенно сложной (в отличие, например, от Великобритании или Франции, куда часто едут выходцы из Азии и Африки, хотя бы на базовом уровне знающие соответственно английский или французский). В отличие от Южной Европы в Балтийском регионе намного выше доля атеистов (за исключением католической Польши и, возможно, еще нескольких районов других стран), что создает дополнительные сложности во взаимодействии местного социума с мигрантами — представителями традиционных культур с сильной ролью религии. Наконец, удаленность от Средиземноморья позволяет государствам Балтийского региона избегать неконтролируемого наплыва мигрантов из Северной Африки и с Ближнего Востока — иначе говоря, многие проблемы в сфере иммиграции Швеция и другие балтийские страны создали сами.

При этом сотрудничество стран Балтийского региона, значительно различающихся с точки зрения миграционных проблем, однако объединенных общей историей и стремлением развивать региональную интеграцию, позволит получить уникальный опыт для всей Европы.

Исследование выполнено в МГИМО МИД России по проекту Российского научного фонда №19-18-00251 «Социально-экономическое развитие крупных городов Европы: влияние иностранных капиталовложений и трудовых миграций».

Список литературы

1. Кузнецова Т. Ю. Миграционные тенденции в странах Балтийского региона: пространственно-временной аспект // Балтийский регион. 2010. №4. С. 53—60.

2. *МВД России*. Отдельные показатели миграционной ситуации в Российской Федерации за январь — декабрь 2018 года с распределением по странам и регионам. 24 января 2019 г. URL: <https://мвд.рф/Deljatelnost/statistics/migracionnaya/item/15851053/> (дата обращения: 18.10.2019).

3. *City of Helsinki*. Statistical Yearbook of Helsinki 2018. URL: <https://www.hel.fi/> (дата обращения: 18.10.2019).

4. *Eurostat*. 580 800 first-time asylum seekers registered in 2018, down by 11 % compared with 2017 // Eurostat newsrelease. 2019. №46 (14 March).

5. *ILO*. Mean weekly hours actually worked per employed person by sex and economic activity. URL: <https://www.ilo.org/ilostat/> (дата обращения: 18.10.2019).

6. *Scarpa S.* The impact of income inequality on economic residential segregation: The case of Malmö, 1991—2010 // *Urban Studies*. 2014. №5. P. 906—922.

7. *Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein*. Statistisches Jahrbuch Hamburg, 2008/2009. URL: <https://www.statistik-nord.de/> (дата обращения: 18.10.2019).

8. *Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein*. Statistisches Jahrbuch Hamburg, 2018/2019. URL: <https://www.statistik-nord.de/> (дата обращения: 18.10.2019).

9. *Stiller S., Wedemeier J.* The future of the Baltic Sea region: Potentials and challenges // *HWWI Policy Report*. 2011. №16e.

Об авторе

Алексей Владимирович Кузнецов, доктор экономических наук, член-корреспондент РАН, врио директора, ИНИОН РАН, Россия; профессор МГИМО МИД России, Россия.

E-mail: kuznetsov_alexei@mail.ru

The author

Prof. Alexey V. Kuznetsov, Corresponding member of the Russian Academy of Sciences, acting director, Institute of Scientific Information for Social Sciences (INION RAN), Russia; MGIMO-University, Russia.

E-mail: kuznetsov_alexei@mail.ru

УДК 911.5/.9

Г. М. Федоров ¹

¹ Балтийский федеральный университет им. И. Канта
(Калининград, Россия)

**ТИПОЛОГИЯ РЕГИОНОВ ЗАПАДНОГО ПОРУБЕЖЬЯ РОССИИ
ПО УРОВНЮ, ДИНАМИКЕ И ОТРАСЛЕВОЙ СТРУКТУРЕ
ВАЛОВОГО РЕГИОНАЛЬНОГО ПРОДУКТА**

Под Западным порубежьем России понимается совокупность 17 субъектов РФ, 16 из которых расположены вдоль ее западной сухопутной и/или морской границы, а один, Санкт-Петербург, хотя и не имеет выхода к государственной границе, находится на побережье моря. Их географическое положение, являясь периферийным по сравнению с внутренними регионами страны, уменьшает возможности коммуникаций с другими субъектами РФ, но способствует развитию внешнеэкономических связей, интенсивность которых зависит от степени прозрачности границы. Все приграничные регионы Стратегией пространственного развития РФ отнесены к геостратегическим территориям, а Санкт-Петербург и сформировавшаяся вокруг него агломерация (а также Воронеж, Краснодар и Ростов-на-Дону) рассматриваются в качестве перспективных крупных центров экономического роста. Регионы Западного порубежья сильно различаются природными и социально-экономическими характеристиками, и для обоснования федеральной региональной политики по отношению к ним и разработки концепций и стратегий социально-экономического развития регионов целесообразна их типологизация. В данной статье выделение типов произведено на основе анализа статистических данных об уровне, отраслевой структуре и динамике ВРП рассматриваемых регионов.

Russia's western borderlands comprise 17 constituent entities of the Russian Federation. 16 of them are located along its Western land and/or maritime border, and one of them, St. Petersburg, is situated on the sea coast, although it does not have access to the state border. In comparison with the inland Russian regions, geographical position of Russia's

western borderlands is peripheral, and it reduces the possibilities of communication with other subjects of Russia, though contributes to the development of foreign economic relations, the intensity of which depends on the degree of transparency of borders. According to the Strategy for Spatial Development of the Russian Federation, all border regions are classified as geostrategic territories. St. Petersburg with its agglomeration as well as Voronezh, Krasnodar and Rostov-on-Don are considered as large promising centers for economic growth. The regions of Russia's western borderlands differ significantly in their natural and socio-economic characteristics, hence elaboration of their typology is feasible to justify the federal regional policy on them and formulate strategies and visions for their socio-economic development. In this article the types of regions under consideration are identified by statistical data analysis of the level, dynamics and sectoral structure of their GRP.

Ключевые слова: приграничные регионы, Западное порубежье, порубежье России, производство ВРП, динамика ВРП, структура ВРП, типы регионов.

Keywords: border regions, western borderlands, Russia's borderlands, GRP production, GRP dynamics, GRP structure, types of regions.

Введение

Проблемы порубежных (приграничных) регионов привлекают все большее внимание российских исследователей, поскольку, во-первых, по сложностям, и потенциальным возможностям своего социально-экономического развития данные регионы существенно отличаются от внутренних территорий страны и, во-вторых, все они являются, как отмечено в Стратегии пространственного развития России [14], геостратегическими регионами, играющими важную роль в обеспечении военной безопасности государства. Большую группу приграничных субъектов РФ составляют регионы, расположенные вдоль западной границы страны. Особенности их развития посвящен ряд работ, опубликованных в последние годы А.Г. Дружининым, В.А. Колосовым, А.Г. Манаковым, Н.М. Межевичем, А.П. Катровским, С.Н. Лачининским, Г.М. Федоровым и другими учеными [1—13; 16; 17].

В данной статье поставлены следующие задачи:

— рассмотреть территориальные природные и социально-экономические различия регионов, расположенных вдоль западной границы РФ;

— попытаться выявить факторы, обусловившие эти различия, включая специфику государственной границы и находящейся по другую ее сторону соседей;

— оценить, каковы перспективы развития западных приграничных регионов в сравнении с внутренними субъектами РФ;

— дать социально-экономическую типологию субъектов РФ, расположенных на Западном порубежье, в соответствии с особенностями структуры экономики регионов, уровнем и темпами ее развития;

— наметить некоторые направления развития регионов каждого типа, связанные с их характерными признаками, особенностями границы и возможностями трансграничного и транснационального сотрудничества.

При подготовке публикации использованы статистические данные за 1990—2018 гг., опубликованные Росстатом, и картографические источники. Исходные материалы обработаны с помощью известных экономико-статистических методов — группировок (в том числе типологических), построения диаграмм и картограмм, расчетов общего коэффициента корреляции, выделения кластеров с помощью программы СПСС.

Состав Западного порубежья России

Под Западным порубежьем России мы понимаем 17 субъектов Российской Федерации, расположенных на западе страны и граничащих с зарубежными странами или имеющих выход на побережье моря (рис. 1). Из них 4 области (Мурманская, Ленинградская, Калининградская, Ростовская), а также Республика Крым примыкают одновременно и к сухопутной, и к морской западной российской границе. Республика Карелия имеет сухопутную границу и выход на Белое море, которое является внутренним морем РФ. Наличие только сухопутной государственной границы характерно для 6 областей

(Псковской, Смоленской, Брянской, Курской, Белгородской, Воронежской), только морскую границу имеют Ненецкий АО, Архангельская область, Краснодарский край и г. Севастополь, то есть 4 субъекта. Санкт-Петербург расположен на побережье Балтийского моря.



Рис. 1. Западное побережье России

Источник: [16].

Для понимания специфики указанных регионов следует также учитывать период, когда каждый из них стал приграничным. Выделяются Старое и Новое порубежье. Регионы Старого пограничья были приграничными еще до распада СССР. Это 8 субъектов: Республика Карелия, Санкт-Петербург, Краснодарский край, Архангельская, Мурманская, Ленинградская и Калининградская области, Ненецкий АО. Еще 7 регионов стали приграничными в 1991 г.: Псковская, Смоленская, Брянская, Курская, Белгородская, Воронежская, Ростовская области. Республика Крым и г. Севастополь, вошедшие в состав России в 2014 г., тогда же и стали относиться к ее Западному порубежью.

Уровень и динамика ВРП

ВРП в расчете на душу населения как наиболее общий показатель уровня экономического развития регионов внутри Западного порубежья России имеет большие различия (рис. 2). Его уровень в Ненецком АО по отношению к среднему по РФ составляет 1232%, а в Севастополе — только 32%, в 38,5 раз меньше. И даже если не учитывать Ненецкий АО, высокий ВРП которого, как известно, объясняется большими объемами добычи нефти при малочисленном населении, то в занимающем второе место по душевому ВРП Санкт-Петербурге он составляет 143% — в 4,5 раза больше, чем в Севастополе. Выше среднероссийского этот уровень еще только в Мурманской и Ленинградской областях.

В 7 регионах Западного порубежья за 1995—2018 гг. отношение душевого ВРП к среднероссийскому возросло. В большинстве случаев в 1990-е гг. происходило падение этого показателя, а с начала 2000-х гг. имел место рост. В Санкт-Петербурге, единственном субъекте, где в 1995 г. душевой ВРП был чуть выше среднероссийского, это превышение было самым большим. Значителен также рост в Ленинградской области, где душевой ВРП тоже стал превышать средний по РФ показатель. Быстрое экономическое развитие территориальной системы «Санкт-Петербург — Ленинградская область» отражает процесс концентрации производства в крупнейших агломерациях. Третий наиболее динамично развивавшийся регион —

Белгородская область, важнейшая железорудная база страны со значительными экспортными поставками рудного концентрата. Душевой ВРП области достиг среднероссийского уровня. Благодаря развитию сборочных производств, возникших благодаря таможенному режиму Особой экономической зоны, и ряда предприятий, использовавших введенные в 2006 г. налоговые льготы ОЭЗ, неплохую динамику экономического развития имеет Калининградская область. Остальные три региона этой группы — Краснодарский край, Воронежская и Ростовская области — улучшили свои позиции по сравнению со среднероссийским уровнем в меньшей степени.

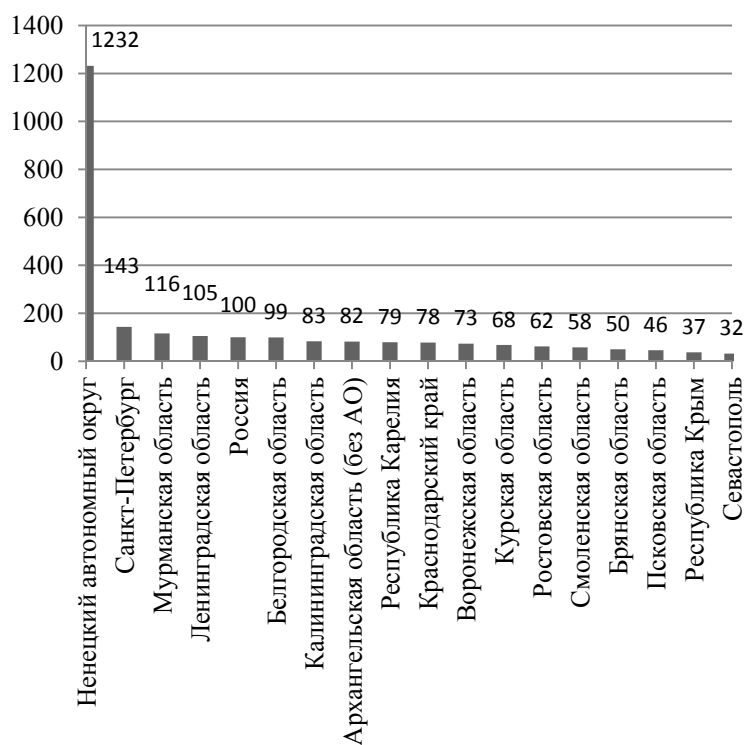


Рис. 2. ВРП на душу населения в процентах к среднему по РФ, 2017 г.

Составлено автором на основе данных: [15].

Вероятно, к этой группе регионов следует отнести Ненецкий АО, где значительно возросла добыча нефти, но конкретными данными о размерах его ВРП мы располагаем только за последние годы (когда они стали публиковаться Росстатом).

В 10 субъектах отношение душевого ВРП к среднему по РФ в целом за 21-летний период сократилось. К ним относятся, во-первых, северные субъекты, где значительный удельный вес составляют добывающие отрасли: Республика Карелия, Мурманская и Архангельская области. Две последние в 1995 г. имели показатели, превышающие средние по РФ. К 2018 г. в Карелии душевой ВРП стал ниже среднего, а в Мурманской области превышение среднероссийского уровня резко сократилось. Во-вторых, в эту группу регионов входят расположенные в Нечерноземье Брянская, Псковская и Смоленская области и, в-третьих, Курская область.

Отраслевая структура производства ВРП

Для оценки специализации регионов Западного побережья мы использовали актуальную классификацию видов экономической деятельности. На основе опубликованных данных об объеме душевого ВРП и его функциональной структуре (в разрезе видов экономической деятельности) мы рассчитали объемы добавленной стоимости на душу населения по каждому виду экономической деятельности, а также в разрезе производства товаров, рыночных услуг и нерыночных услуг.

Опубликованные статистические данные показывают (табл. 1), что по душевому производству товаров выделяются Ненецкий АО (в наибольшей степени), Мурманская и Белгородская области (где высока стоимость добываемых полезных ископаемых и их первичной обработки), а также Ленинградская область.

По производству рыночных услуг лидируют Ненецкий АО (где вследствие суровых природных условий, удаленности и слабой транспортной доступности высока их себестоимость), Санкт-Петербург и Ленинградская область.

Таблица 1

**Производство добавленной стоимости на душу населения
в 2017 г., тыс. руб.**

Регион	Производство			Всего
	това- ров	рыночных услуг	нерыночных услуг	
1. Ненецкий АО	5455	565	264	6284
2. Санкт-Петербург	184	338	205	727
3А. Мурманская область	282	170	138	590
3Б. Белгородская область	313	128	66	506
4. Ленинградская область	275	186	75	536
5. Калининградская область	185	147	89	422
5. Архангельская область (без АО)	188	135	95	418
5. Республика Карелия	193	120	91	405
5. Краснодарский край	138	179	82	398
5. Воронежская область	154	147	69	371
5. Курская область	205	80	62	346
5. Ростовская область	147	114	58	319
6. Смоленская область	128	111	58	296
6. Брянская область	115	89	50	253
6. Псковская область	112	82	59	253
7. Республика Крым	69	65	54	188
7. Севастополь	47	57	61	165
Западное порубежье	176	169	95	440
<i>Всего по РФ</i>	226	182	102	510

Примечание: здесь и далее в таблицах полужирным шрифтом выделены показатели, превышающие средний по РФ уровень. Одинаковыми цифрами пронумерованы регионы, имеющие определенное сходство приведенных в таблице показателей. Отнесенные к производству товаров, рыночных и нерыночных услуг виды экономической деятельности перечислены в примечаниях к таблицам 2—4.

Составлено автором на основе данных: [15].

По той же причине Ненецкий АО и Мурманская область выделяются по стоимости нерыночных услуг. Кроме них, выше среднего по РФ этот показатель только в Санкт-Петербурге с его развитой социальной инфраструктурой.

Наиболее низкими являются показатели по всем трем рассматриваемым грациям душевого ВРП в регионах, которые отмечены на рисунке 2 как имеющие самый низкий уровень душевого ВРП. Это Псковская, Смоленская и Брянская области, а также Республика Крым и Севастополь, обладающие еще более низкими показателями.

Остановимся подробнее на видах экономической деятельности по производству товаров (табл. 2).

Таблица 2

**Производство добавленной стоимости (товаров)
на душу населения в 2017 г., тыс. руб.**

Регион	Виды экономической деятельности						Итого
	А	В	С	Д	Е	Ф	
1. Ненецкий АО	45	4783	12	52	3	561	5455
2А. Белгородская область	92	75	99	12	3	32	313
2А. Курская область	61	33	63	27	3	19	205
2А. Мурманская область	77	79	57	23	7	39	282
2Б. Республика Карелия	23	71	69	17	4	10	193
3. Ленинградская область	25	3	159	28	4	55	275
3. Калининградская область	26	14	95	16	4	31	185
3. Архангельская область (без АО)	23	17	112	13	3	21	188
4. Санкт-Петербург	2	2	121	19	7	33	184
5. Воронежская область	53	2	51	11	3	34	154
5. Ростовская область	36	4	66	14	3	25	147
5. Краснодарский край	41	3	49	10	3	31	138
5. Брянская область	50	0	44	8	2	10	115
6. Смоленская область	15	1	68	23	3	18	128
6. Псковская область	26	16	41	9	4	16	112

Регион	Виды экономической деятельности						Итого
	А	В	С	Д	Е	Ф	
7. Республика Крым	20	5	14	13	2	15	69
7. Севастополь	7	2	16	6	3	13	47
Западное порубежье	34	19	75	15	4	29	176
<i>Всего по РФ</i>	23	62	89	17	3	32	226

А — сельское, лесное хозяйство, охота, рыболовство и рыбоводство;
 В — добыча полезных ископаемых; С — обрабатывающие производства;
 Д — обеспечение электрической энергией, газом и паром; кондиционирование воздуха; Е — водоснабжение, водоотведение, организация сбора и утилизации отходов, деятельность по ликвидации загрязнений;
 Ф — строительство

Составлено автором на основе данных: [15].

Сельское, лесное хозяйство, охота, рыболовство и рыбоводство (А).

В целом по Западному порубежью душевое производство товаров этого вида деятельности в 1,5 раза выше среднего по РФ. Только в пяти регионах этот показатель ниже. Это, естественно, города Санкт-Петербург и Севастополь, северные Республика Карелия и Архангельская область, а также Смоленская область. В двух северных регионах отмечается высокие показатели: в Мурманской области — благодаря развитому рыболовству, в Ненецком АО — вследствие развитости традиционного для округа оленеводства.

Добыча полезных ископаемых (В).

Кроме абсолютного лидера — нефтедобывающего Ненецкого АО — выделяются Мурманская область и Республика Карелия.

Обрабатывающие производства (С).

Выше среднего по РФ показатели Ленинградской области и Санкт-Петербурга, Калининградской, Архангельской и Белгородской областей.

В обеспечении электрической энергией, газом и паром; кондиционировании воздуха (Д) помимо Ненецкого АО, лидирующего вследствие высокой себестоимости продукции и

большой потребности ней, выделяются благодаря наличию атомных электростанций Курская, Ленинградская, Мурманская и Смоленская области.

На водоснабжение, водоотведение, организацию сбора и утилизацию отходов, деятельность по ликвидации загрязнений (Е) в целом по Западному порубежью приходится относительно небольшая душевая добавленная стоимость. Наиболее высокие показатели имеют Санкт-Петербург и Мурманская область, наименьшие — Брянская область и Республика Крым.

В производстве рыночных услуг всех видов экономической деятельности (табл. 3) выше среднероссийского уровня показатели у Санкт-Петербурга, что характерно для мегаполисов. Лидирующий в целом по душевому производству рыночных услуг (в связи с их высокой себестоимостью) Ненецкий АО по некоторым их видам, особенно по финансовой деятельности, отстает.

Таблица 3

**Производство добавленной стоимости (рыночных услуг)
на душу населения в 2017 г., тыс. руб.**

Регион	Виды экономической деятельности						
	G	H	I	J	K	L	Итого
Белгородская область	72,6	22,2	2,4	8,1	0,8	21,9	128
Брянская область	45,7	21,6	4,7	6,5	0,8	9,2	88,5
Воронежская область	70,1	24,5	2,9	7,8	0,9	41,0	147,2
Курская область	35,9	16,3	3,5	3,9	0,8	19,4	79,8
Смоленская область	52,7	35,3	3,0	5,2	1,6	13,0	110,8
Республика Карелия	39,5	47,9	3,9	5,4	1,0	22,6	120,3
Ненецкий АО	37,6	423,4	17,9	53,9	0,0	31,8	564,6
Архангельская область (без АО)	43,5	50,8	6,7	5,8	1,2	26,6	134,6
Калининградская область	53,1	37,0	4,2	7,5	1,4	44,0	147,2

Регион	Виды экономической деятельности						
	G	H	I	J	K	L	Итого
Ленинградская область	64,1	73,5	3,8	3,2	0,8	40,9	186,3
Мурманская область	62,5	66,4	10,3	8,2	1,1	21,4	169,9
Псковская область	38,0	23,3	3,9	6,2	0,9	9,2	81,5
Санкт-Петербург	127,9	76,0	9,3	39,3	3,7	82,0	338,2
Республика Крым	30,4	9,5	5,3	4,5	0,3	14,9	64,9
Краснодарский край	68,4	63,1	13,0	10,2	0,7	23,4	178,8
Ростовская область	57,0	21,7	4,1	6,8	0,6	23,9	114,1
Севастополь	26,8	6,4	7,6	4,3	0,1	11,7	56,9
Западное порубежье	68,9	45,0	6,8	12,7	1,3	34,6	169,3
<i>Всего по РФ</i>	84,8	41,0	5,2	15,5	2,5	33,1	182,1

G — торговля оптовая и розничная; ремонт автотранспортных средств и мотоциклов; H — транспортировка и хранение; I — деятельность гостиниц и предприятий общественного питания; J — деятельность в области информации и связи; K — деятельность финансовая и страховая; L — деятельность по операциям с недвижимым имуществом

Составлено автором на основе данных: [15].

В производстве рыночных услуг отметим высокие показатели по *транспортировке и хранению* (H) в 7 регионах, 6 из которых уже имеют и высокие показатели в производстве товаров. Это северные регионы — Ненецкий АО, Архангельская, Мурманская области и Карелия, а также Санкт-Петербург и Ленинградская область.

В производстве нерыночных услуг (табл. 4) по всем видам деятельности самые высокие показатели у Ненецкого АО (что объясняется опять же их высокой себестоимостью, а также большими поступлениями в бюджет автономного округа от нефтедобычи) и у культурной столицы России Санкт-Петербурга.

Таблица 4

**Производство добавленной стоимости (нерыночных услуг)
на душу населения в 2017 г., тыс. руб.**

Регион	Виды экономической деятельности							
	М	N	О	Р	Q	R	S	Итого
Белгородская область	8,8	6,5	16,2	12,6	16,3	3,2	2,3	65,9
Брянская область	4,8	3,9	17,4	9,0	11,1	3,0	1,0	50,2
Воронежская область	14,6	6,4	17,6	13,1	13,7	1,7	1,9	69
Курская область	7,8	4,1	18,2	13,7	14,3	2,0	1,8	61,9
Смоленская область	4,7	5,2	19,7	11,5	13,8	1,8	1,0	57,7
Республика Карелия	5,2	6,0	35,4	15,0	25,7	3,2	0,9	91,4
Ненецкий АО	42,5	31,2	76,5	41,0	53,4	14,5	4,9	264
Архангельская область (без АО)	6,7	7,2	32,4	16,0	27,0	4,3	1,7	95,3
Калининградская область	12,1	13,7	25,9	12,8	18,2	3,7	2,4	88,8
Ленинградская область	14,6	9,1	16,9	11,1	18,3	3,9	1,0	74,9
Мурманская область	16,2	12,3	45,5	18,9	36,6	4,8	4,0	138,3
Псковская область	3,3	3,8	23,9	9,0	14,6	2,4	1,9	58,9
Санкт-Петербург	61,8	29,7	24,7	28,2	43,3	12,1	5,6	205,4
Республика Крым	4,7	3,4	18,9	7,7	14,5	2,3	2,0	53,5
Краснодарский край	11,1	12,2	16,5	12,3	18,3	8,3	3,5	82,2
Ростовская область	8,6	5,4	15,3	10,6	14,6	1,8	1,8	58,1
Севастополь	5,2	4,0	30,1	5,6	12,1	3,0	1,3	61,3
Западное порубежье	18,6	11,5	20,6	14,7	21,7	5,3	2,8	95,2
<i>Всего по РФ</i>	22,8	13,2	24,0	15,2	19,9	4,5	2,6	102,2

М — деятельность профессиональная, научная и техническая;

N — деятельность административная и сопутствующие дополнительные услуги; О — государственное управление и обеспечение военной безопасности, социальное обеспечение; Р — образование; Q — деятельности в области здравоохранения и социальных услуг; R — деятельность в области культуры, спорта, организации досуга и развлечений;

S — предоставление прочих видов услуг

Составлено автором на основе данных: [15].

Типы регионов

Проведенный анализ с кластеризацией при помощи программы СПСС позволил выделить следующие типы регионов, различающихся уровнем, отраслевой структурой и динамикой производства ВРП:

1. Регион-ядро + международный коридор развития: **Санкт-Петербург.**

2. Развивающиеся хорошо освоенные регионы:

2А) с признаками международных коридоров развития:

Ленинградская, Калининградская области;

2Б) прочие: **Белгородская, Воронежская, Курская, Ростовская области, Краснодарский край.**

3. Отстающие хорошо освоенные регионы: **Брянская, Псковская, Смоленская области.**

4. Менее экономически развитые регионы, вошедшие в состав РФ в 2014 г.: **Республика Крым, Севастополь.**

5. Сырьевые слабо освоенные регионы:

5А) с особенно высоким душевым ВРП: **Ненецкий АО;**

5Б) с относительно высоким душевым ВРП: **Республика Карелия, Архангельская, Мурманская области.**

Регионы разных типов должны существенно различаться приоритетами развития и, соответственно, стратегиями социально-экономического развития. К регионам одного типа возможно применение сходных способов стимулирования социально-экономического развития и методов ослабления влияния негативных факторов. Их стратегии могут иметь определенное качественное сходство.

Заключение

Регионы Западного порубежья, в целом обладая большим потенциалом развития, значительно различаются его уровнем и темпами. Наиболее сложными проблемами характеризуются северные регионы, относящиеся к подтипу 5Б. Относительно

высокий душевой ВРП не сопровождается столь же высоким уровнем жизни, компенсирующим неблагоприятные природные условия. Для этих регионов характерен отток населения на юг. Население сейчас сокращается и в Ненецком АО (подтип 5А), несмотря на самый высокий для Западного порубежья душевой ВРП.

Можно утверждать, что значительное отставание Республики Крым и Севастополя по уровню социально-экономического развития носит временный характер и связано с их недавним вхождением в состав РФ. Такой косвенный маркер уровня и темпов развития, как миграционный прирост, здесь имеет положительное значение.

Нечерноземные регионы нового порубежья (тип 3) относятся к отстающим в социально-экономическом отношении субъектам РФ. Можно предположить, что одним из факторов отставания стало их изменившееся географическое положение: из внутренних регионов страны они превратились в приграничные. В то же время отнесенные к подтипу 2Б и расположенные южнее более освоенные благодаря благоприятным природным условиям регионы (как Старого, так и Нового порубежья) характеризуются притоком населения. Наиболее значителен он в регионах подтипа 2А (Ленинградская и Калининградская области) и типа 1 (Санкт-Петербург), которые в своем развитии с выгодой используют свое приморское положение. Они способны привлечь значительные инвестиции и обладают наибольшим потенциалом для дальнейшего развития.

Исследование выполнено за счет гранта Российского научного фонда в рамках проекта №18-17-00112 «Обеспечение экономической безопасности регионов Западного порубежья России в условиях геополитической турбулентности».

Список литературы

1. Гуменюк И. С., Студжиницки Т. Транспортные связи и перспективы их развития между приграничными воеводствами Республики Польши и Калининградской областью Российской Федерации // Балтийский регион. 2018. Т. 10, №2. С. 114—132.

2. Дружинин А.Г. Западное порубежье России: делимитация, структурирование, типологизация // Вестник Балтийского федерального университета им. И. Канта. Сер.: Естественные и медицинские науки. 2019. №1. С. 5—16.

3. Дружинин А.Г. О феномене «Западное порубежье России» // Региональные исследования. 2018. №3 (61). С. 35—44.

4. Дружинин А.Г., Дун Я. «Один пояс — один путь»: возможности для регионов Западного порубежья России // Балтийский регион. 2018. Т. 10, №2. С. 39—55.

5. Зайцева Н.А., Корнеевец В.С., Кропинова Е.Г. и др. Влияние приграничных передвижений и обменов на диверсификацию экономики регионов трансграничного сотрудничества (на примере российско-польского пограничья) // Региональные исследования. 2016. №3 (53). С. 94—101.

6. Катровский А.П., Ридевский Г.В. Пространственная асимметрия как фактор развития российско-белорусского трансграничного региона // Региональные исследования. 2013. №4 (41). С. 128—136.

7. Колосов В.А., Вендина О.И. Геополитическое видение мира, идентичность и образы друг друга в представлениях молодых жителей Калининграда, Гданьска и Клайпеды // Балтийский регион. 2014. №4 (22). С. 7—29.

8. Колосов В.А., Зотова М.В., Попов Ф.А. и др. Постсоветское пограничье России (анализ политического дискурса). Ч. I : Глядя на Запад // Полис. Политические исследования. 2018. №3. С. 42—59.

9. Лачининский С.С. Особенности экономического развития регионов Западного порубежья России // Балтийский регион — регион сотрудничества-2018: проблемы и перспективы трансграничного сотрудничества вдоль Западного порубежья России : матер. междунар. науч. конф. / под ред. Г.М. Федорова, Л.А. Жиндарева, А.Г. Дружинина, Т. Пальмовского. Калининград, 2018. С. 55—61.

10. Манаков А.Г., Голомидова Е.С. Трансграничные туристско-рекреационные регионы на смежных территориях России, Эстонии и Латвии // Географический вестник. 2018. №2 (45). С. 156—166.

11. Межевич Н.М., Спиридонова В.В. Особенности приграничного сотрудничества Санкт-Петербурга и регионов Юго-Восточной Финляндии // Управленческое консультирование. 2017. №3 (99). С. 28—36.

12. Проблемы экономической безопасности регионов Западного порубежья России / под ред. Г.М. Федорова. Калининград, 2019.

13. Степанова С.В. Развитие туризма в приграничье: преимущества или ограничения? (Карельская практика) // Балтийский регион. 2019. Т. 11, №2. С. 94—111.

14. Стратегия пространственного развития Российской Федерации на период до 2025 года. Утв. распоряжением Правительства РФ от 13 февраля 2019 г. №207-р. URL: <http://static.government.ru/media/files/UVA1qUtT08o60RktoOXl22JjAe7irNxc.pdf> (дата обращения: 10.06.2019).

15. Федеральная служба государственной статистики. URL: <http://www.gks.ru/> (дата обращения: 10.06.2019).

16. Федоров Г.М. Демографическая обстановка и демографическая безопасность в регионах Западного побережья России // Балтийский регион. 2018. Т. 10, №3. С. 119—135.

17. Sagan I., Studzińska D., Nowicka K. et al. The local border traffic zone experiment of cross-border integration: case of polish-russian borderland // Geographia Polonica. 2018. Т. 91, №1. S. 95—112.

Об авторе

Геннадий Михайлович Федоров, доктор географических наук, профессор, Балтийский федеральный университет им. И. Канта, Россия.

E-mail: gfedorov@kantiana.ru

The author

Prof. Gennady M. Fedorov, Immanuel Kant Baltic Federal University, Russia.

E-mail: gfedorov@kantiana.ru

УДК 911.3:338.48

А. Г. Манаков¹

¹ Псковский государственный университет (Псков, Россия)

**ТРАНСГРАНИЧНОЕ ТУРИСТСКОЕ РЕГИОНООБРАЗОВАНИЕ
НА ПОРУБЕЖНЫХ ТЕРРИТОРИЯХ РОССИИ С ФИНЛЯНДИЕЙ,
ЭСТОНИЕЙ И ЛАТВИЕЙ**

Предложена классификация трансграничных туристско-рекреационных регионов, выделенных на смежных территориях России и трех соседних с ней стран: Финляндии, Эстонии и Латвии. Географический анализ туристских потоков в пределах этих стран позволил определить территории, входящие в состав трансграничных регионов, а также количество принимаемых в них туристов. Классификация опирается на оценку величины туристского обмена между национальными частями трансграничных туристско-рекреационных регионов.

This work presents a classification of cross-border touristic-recreational regions, identified on borderlands of Russia and three neighboring countries: Finland, Estonia and Latvia. Geographic analysis of tourist flows within these countries allowed to identified territories, being a part of cross-border regions, as well as to estimate the number of recieved tourists. The classification is based on the evaluation of the value of touristic exchange between national parts of cross-border touristic-recreational regions.

Ключевые слова: трансграничный регион, туризм, рекреация, межгосударственный туристский обмен.

Keywords: cross-border region, tourism, recreation, international tourist exchange.

© Манаков А. Г., 2019

Финляндия, Эстония и Латвия, хотя и относятся ныне по политическим критериям к странам дальнего зарубежья, характеризуются интенсивным туристским обменом с Россией. Тесные социально-культурные и экономические контакты населения приграничных регионов этих стран, имеющие глубокую историю, способствуют развитию трансграничного туризма, что географически выражается в интенсификации процесса трансграничного туристско-рекреационного регионообразования.

Ранее мы предложили при оценке степени сформированности трансграничных туристско-рекреационных регионов (ТТРР) использовать в качестве ведущего критерия величину трансграничных туристских потоков между смежными регионами соседних стран [4]. Использование данного показателя позволяет по иному взглянуть на классификацию трансграничных туристско-рекреационных регионов, скорректировать уровень их развития и дать более обоснованную оценку степени их сформированности.

Но имеются и сложности, связанные с наличием необходимой статистической базы для расчета туристского обмена на региональном уровне. В первую очередь эта проблема упирается в несопоставимость статистики по туризму, которую предоставляют статистические службы России и соседних с ней стран.

Целью исследования является разработка классификации трансграничных туристско-рекреационных регионов, выделенных на границе Финляндии, Эстонии и Латвии с соседними российскими регионами, на основании оценки величины трансграничного туристского обмена между Россией и обозначенными странами.

В качестве **информационной базы** исследования выступают данные по туристским потокам, имеющиеся в открытом доступе на сайтах статистических служб Латвии [6], Эстонии [7] и Финляндии [16; 18]. Кроме того, используется статистика Финляндии по трафику многосторонних автомобильных пунк-

тов пропуска (МАПП) за 2018 г. [5]. Также на основании более ранних данных [10; 17] нами дана оценка на 2018 г. трафика МАПП, находящихся на границе России с Эстонией и Латвией.

Степень изученности проблемы. На границе России с Финляндией, Эстонией и Латвией Е. Г. Кропинова предложила выделить пять трансграничных туристско-рекреационных регионов мезоуровня: 1) российско-норвежско-финский, 2) российско-финский северный, 3) российско-финский южный, 4) российско-эстонский, 5) российско-эстонско-латвийский. Российско-норвежско-финский и российско-финский северный мезорегионы были обозначены как формирующиеся, степень сформированности остальных трех мезорегионов оценена как «средняя» [3].

В настоящее время уже имеются работы, где рассмотрены трансграничные туристско-рекреационные регионы мезо- и микроуровня, расположенные на границе России с Эстонией и Латвией [1; 2; 4; 12]. Иная ситуация пока характеризует изучение этой темы на границе России с Финляндией. Несмотря на большое количество работ, посвященных изучению трансграничного туризма на российско-финляндской границе (например, [8; 9; 11; 13—15]), пока что нет исследований, где рассматривался бы процесс трансграничного туристско-рекреационного регионообразования на смежных территориях этих государств.

Соответственно, в ходе исследования обозначилась потребность в выделении трансграничных туристско-рекреационных регионов микроуровня на границе России и Финляндии. Кроме того, на основании величины трансграничного туристского обмена России и Финляндии была дана оценка степени сформированности выделенных микрорегионов. Это позволило, опираясь на тот же критерий, осуществить классификацию трансграничных туристско-рекреационных регионов мезо- и микроуровня на всем протяжении границы России с Финляндией, Эстонией и Латвией.

Результаты

Согласно туристской статистике Финляндии, Эстонии и Латвии, в 2018 г. туристский обмен России с этими странами в сумме составлял 1,7 млн чел. без явного перевеса въездного и выездного потоков. Для сравнения будем обращаться к статистике 2013 г., когда был достигнут максимум туристского обмена России с данными странами. В 2013 г. величина туристского обмена превышала 2,1 млн чел., но в ней две трети составлял выездной поток российских туристов (1,4 млн чел.) и лишь треть — въездной поток туристов из этих стран в Россию [6; 7; 16; 18].

Большая часть туристского обмена приходится на Финляндию — 830 тыс. чел. в 2018 г., из них 54% составляет поток финских туристов в Россию. В 2013 г. объем туристского обмена составлял 1,25 млн чел., но в нем 62% приходилось на поток российских туристов в Финляндию.

Вдоль российско-финляндской границы Е.Г. Кропинова предложила выделить три ТТРР мезоуровня: 1) российско-норвежско-финский, 2) российско-финский северный, 3) российско-финский южный. Российско-норвежско-финский и российско-финский северный мезорегионы обозначены как формирующиеся, степень сформированности российско-финского южного мезорегиона оценивается как «средняя» [3].

Опираясь на финскую статистику по туризму [16; 18], мы изучили географию туристского потока россиян в Финляндии. Поток российских туристов на территории этой страны в значительной степени сконцентрирован в пределах российско-финского южного мезорегиона («Санкт-Петербург — Хельсинки»). Здесь в 2018 г. было зарегистрировано 276 тыс. россиян, или 73% турпотока (в 2013 г. — 550 тыс., или 70%). Соответственно, общий объем туристского обмена в пределах данного мезорегиона можно оценить в 2013 г. в 880 тыс. чел., в 2018 г. — в 540 тыс. чел. Также отметим, что данный трансграничный мезорегион обслуживают три крупных МАПП с общим трафиком свыше 6,6 млн пересечений границы (2018 г.) [5].

Данные масштабы туристского обмена являются рекордными для всех ТТРР, расположенных на границе с Финляндией, Эстонией и Латвией, и потому российско-финский южный мезорегион можно принять в качестве эталона для оценки уровня и степени сформированности других ТТРР. Соответственно, степень сформированности данного мезорегиона можно рассматривать по меньшей мере минимум как «выше средней» (или как «высокую» с некоторыми оговорками, так как Финляндия с 2019 г. пошла на ужесточение выдачи виз россиянам, что может привести к частичному свертыванию трансграничного туристского обмена в этом мезорегионе).

Что касается других ТТРР, формирующихся на российско-финской границе, то здесь можно говорить только об одном ТТРР мезоуровня, и то достаточно условно. Предлагаем назвать его российско-финским средним мезорегионом, поскольку к северу от него находится ТТРР микроуровня, который более достоин называться «северным». Данный мезорегион протянулся от Петрозаводска (столицы Республики Карелия) до Куопио. На финской стороне он включает области Северное Саво, Северная Карелия и частично Южное Саво, где в 2018 г. было зарегистрировано 34 тыс. российских туристов (в 2013 г. — 79 тыс.). Этот мезорегион обслуживает МАПП с трафиком 1,15 млн в 2018 г. [5]. Объем российско-финского туристского обмена в пределах данного мезорегиона сейчас оценивается в 70—80 тыс. чел. в год, хотя ранее он даже превосходил 120 тыс. чел. Степень сформированности мезорегиона можно оценить как «среднюю».

К северу от российско-финского среднего мезорегиона на российско-финляндской границе находятся еще два МАПП. Один из них имел в 2018 г. трафик 380 тыс., второй — 53 тыс. [5]. Даже если рассматривать данный участок границы в рамках одного ТТРР, то его едва ли можно оценивать как мезорегион, и правильнее задать ему уровень микроуровня. Мы предлагаем назвать его российско-финским северным микроуровнем первого порядка. На финской стороне в его

состав входят части областей Северная Остроботния и Кайнуу. Поток российских туристов в 2018 г. составил 12,5 тыс. чел. (в 2013 г. — 21 тыс.). Общий объем ежегодного туристского обмена на данном участке российско-финляндской границы можно оценить в 25—30 тыс. чел., степень сформированности микрорегиона — как «низкую».

Также Финляндия участвует в формировании еще одного ТТРР, расположенного на стыке границ с Норвегией и Россией. Здесь на российско-финляндской границе находятся два МАПП с суммарным трафиком 200 тыс. Поэтому в данном случае опять же нельзя говорить об уровне трансграничного мезорегиона, даже если учесть участок российско-норвежской границы, где имеется МАПП с трафиком 255 тыс. (2018 г.). Суммарный туристский обмен между Норвегией, Россией и Финляндией в этом ТТРР оценивается нами в 30—40 тыс. чел., то есть данный ТТРР сопоставим по величине туристского обмена с российско-северным микрорегионом, и потому ему также можно задать этот уровень, обозначив как российско-норвежско-финский микрорегион первого порядка с низкой степенью сформированности.

Вдоль границы с Эстонией и Латвией Е.Г. Кропинова выделила два туристско-рекреационных мезорегиона средней степени сформированности: 1) российско-эстонский и 2) российско-эстонско-латвийский [3]. Общий туристский обмен между Россией и Эстонией, согласно статистике последней [7], в 2018 г. составлял 520 тыс. чел., причем по сравнению с 2013 г. он вырос почти на четверть за счет роста выезда туристов из Эстонии в Россию. Туристский обмен России с Латвией, в соответствии с данными латвийских статистических служб [6], за это время сократился с 470 до 260 тыс. чел. и в нем заметно преобладает поток российских туристов в Латвию (69% в 2018 г.).

Российско-эстонский мезорегион («Санкт-Петербург — Таллин») обслуживает крупный МАПП «Нарва — Ивангород» с годовым трафиком, превышающим 3,3 млн [17]. На эстон-

ской стороне этого мезорегиона в 2018 г. было сконцентрировано 86% российских туристов, посетивших страну (210 тыс.) [7]. Соответственно, общий туристский обмен России и Эстонии в пределах данного мезорегиона оценивается в 440—450 тыс. чел. Ранее мы оценили степень сформированности данного мезорегиона как «выше средней» [2; 4].

Российско-эстонско-латвийский мезорегион («Псков — Тарту — Цесис и Сигулда» [1; 4]) обслуживают два МАПП с суммарным ежегодным трафиком 1,2—1,4 млн пересечений границы [17]. На эстонской стороне мезорегион охватывает уезды Вырумаа, Пылвамаа, Тартумаа и Валгамаа, где в 2018 г. было зафиксировано 22,4 тыс. российских туристов [7], хотя эти данные несколько занижены, так как границу пересекает достаточно много жителей г. Печоры и Печорского района Псковской области, обладающих эстонскими паспортами. Латвийская часть мезорегиона, протянувшаяся от Алуksне и Валки до Цесиса и Сигулды, по нашим оценкам, принимает порядка 15—18 тыс. российских туристов. Суммарный обмен туристами в пределах мезорегиона, скорее всего, составляет 80—100 тыс. чел. Такая оценка вполне соответствует средней степени сформированности мезорегиона.

Южнее данного туристско-рекреационного мезорегиона мы выделили еще два российско-латвийских микрорегиона второго порядка («Пыталово — Резекне» и «Себеж — Резекне») [1; 4], которые можно рассмотреть вместе, обозначив их как российско-латвийский микрорегион первого порядка («Пыталово и Себеж — Резекне»). Данный микрорегион обслуживают три МАПП с суммарным трафиком, немного превышающим 1 млн пересечений границы в год [10]. Несмотря на относительно большой трафик МАПП, данный ТТРП не может рассматриваться как мезорегион, так как он имеет транзитный характер, обслуживая поток туристов в Ригу из Санкт-Петербурга («Пыталово — Резекне») и из Москвы («Себеж — Резекне»). Величина турпотока из Латвии в Псков-

скую область мала и продолжает падать. Объем трансграничного туризма здесь невелик и может быть оценен в 20—30 тыс. чел. Ранее мы определили степень сформированности двух обозначенных микрорегионов как «низкую» [4].

Выводы

Опираясь на статистику по международным туристским потокам и трафику МАПП, имеющуюся в открытом доступе на сайтах статистических служб Финляндии, Эстонии и Латвии, нами предложена следующая классификация трансграничных туристско-рекреационных мезорегионов и микрорегионов первого порядка на границе России с этими странами.

Во-первых, трансграничные туристско-рекреационные регионы мезоуровня мы предлагаем разделить на три категории (порядка). К мезорегионам первого порядка отнесены российско-финский южный мезорегион («Санкт-Петербург — Хельсинки»), который имеет самый большой объем трансграничного туристского обмена — от 0,5 до 0,8 млн чел. в год. К мезорегионам второго порядка можно отнести российско-эстонский мезорегион («Санкт-Петербург — Таллин») с трансграничным туристским обменом свыше 400 тыс. в год. И наконец, уровень мезорегионов третьего порядка включает российско-финский средний мезорегион («Петрозаводск — Куопио») и российско-эстонско-латвийский мезорегион («Псков — Тарту — Цесис и Сигулда»).

Во-вторых, степень сформированности трансграничных туристско-рекреационных мезорегионов первого порядка (российско-финского южного) и второго порядка (российско-эстонского) предлагаем принять как «выше средней», мезорегионов третьего порядка (российско-финского среднего и российско-эстонско-латвийского) считать средней, а степень сформированности микрорегионов первого порядка (российско-норвежско-финского, российско-финского северного и

российско-латвийского) рассматривать как низкую. Таким образом, данные микрорегионы можно считать также находящимися на начальной стадии трансграничного туристско-рекреационного регионообразования.

Исследование выполнено в рамках стратегического проекта Псковского государственного университета «Россия начинается здесь» (программа «Опорный региональный университет»).

Список литературы

1. Голомидова Е. С. Потенциал развития трансграничных туристско-рекреационных микрорегионов «Пыталово — Резекне» и «Себеж — Резекне» // Псковский регионологический журнал. 2018. №4 (36). С. 143—151.
2. Голомидова Е. С. Трансграничный туристско-рекреационный микрорегион «Нарвский»: специфика формирования и перспективы развития // Псковский регионологический журнал. 2018. №3 (35). С. 108—115.
3. Кропинова Е. Г. Трансграничные туристско-рекреационные регионы на Балтике. Калининград, 2016.
4. Манаков А. Г., Голомидова Е. С. Трансграничные туристско-рекреационные регионы на смежных территориях России, Эстонии и Латвии // Географический вестник. 2018. №2 (45). С. 156—166.
5. Border traffic between Finland and Russia 2012—2019. URL: https://www.raja.fi/current_issues/statistics (дата обращения: 19.07.2019).
6. Centrālās statistikas pārvaldes datubāzes. URL: https://data1.csb.gov.lv/pxweb/en/transp_tur/transp_tur__turisms/ (дата обращения: 01.08.2019).
7. Eesti statistika. Statistical database: Economy. URL: http://pub.stat.ee/px-web.2001/I_Databas/Economy/databasetree.asp (дата обращения: 21.07.2019).
8. Honkanen A., Pitkanen K., Hall M. C. A local perspective on cross-border tourism. Russian second home ownership in Eastern Finland // International Journal of Tourism Research. 2016. Vol. 18, № 2. P. 149—158.
9. Laine J. Finnish-Russian border mobility and tourism: localism overruled by geopolitics // Tourism and geopolitics: issues and concepts from Central and Eastern Europe / Hall D. (ed.). Wallingford, 2017. P. 178—190.

10. *Latvia-Russia Cross Border Cooperation Programme 2014—2020*. URL: <http://latruscbc.eu/wp-content/uploads/2017/12/3.-Feasibility-Study.pdf> (дата обращения: 19.07.2019).
11. *Lipkina O. Motives for Russian Second Home Ownership in Finland // Scandinavian Journal of Hospitality and Tourism*. 2013. № 13 (4). P. 299—316.
12. *Manakov A. G., Golomidova E. S. Estimating the Development of the Latvian-Estonian-Russian Transboundary Tourism and Recreation Region // Baltic Region*. 2018. Vol. 10, № 1. P. 130—141. doi: 10.5922/2079-8555-2018-1-8.
13. *Prokkola E.-K., Ridanpää J. Youth organizations, citizenship, and guidelines for tourism in the wake of mass tourism in Finland // Citizenship Studies*. 2017. № 21 (3). P. 359—377.
14. *Shlapeko E. A., Stepanova S. V. Trends in the development of cross-border trade in the Russian-Finnish borderlands // Baltic region*. 2018. № 4. P. 103—117. doi:10.5922/2079-8555-2018-4-7.
15. *Suvilehto K., Borg P. Russian tourists visiting Finland // Annals of Tourism Research*. 2001. № 28 (2). P. 500—503.
16. *Tilastokeskus. Statistics Finland's PxWeb databases*. URL: <http://pxnet2.stat.fi/PXWeb/pxweb/en/StatFin/> (дата обращения: 21.07.2019).
17. *Tõhusam piirihaldusaastateks 2016—2020*. URL: https://www.siseministeerium.ee/sites/default/files/dokumentid/STAK/2016/programm_h_tohusam_piirihaldus.pdf (дата обращения: 19.07.2019).
18. *Visit Finland. Statistics Service Rudolf*. URL: <http://visitfinland.stat.fi/PXWeb/pxweb/en/VisitFinland/> (дата обращения: 21.07.2019).

Об авторе

Андрей Геннадьевич Манаков, доктор географических наук, профессор, Псковский государственный университет, Россия.
E-mail: region-psk@yandex.ru

The author

Prof. Andrei G. Manakov, Pskov State University, Russia.
E-mail: region-psk@yandex.ru

УДК 911,3:338.001.36

А. П. Катровский¹

¹ Смоленский государственный университет (Смоленск, Россия)

**ТРАНСФОРМАЦИЯ БЕЗ МОДЕРНИЗАЦИИ:
ПРОБЛЕМЫ РАЗВИТИЯ ПРИГРАНИЧНЫХ С РЕСПУБЛИКОЙ БЕЛАРУСЬ
РЕГИОНОВ РОССИИ**

Выявлены особенности социально-экономического развития приграничных с Республикой Беларусь российских регионов: Брянской, Смоленской и Псковской областей. Являясь частью Западного порубежья России, эта территория обрела в постсоветское время черты отставшего в развитии региона. По многим показателям области являются аутсайдерами на западном фасаде России. Низкий инновационный потенциал частично связан с состоянием высшей школы. Структурная политика способствует усилению экономической периферийности, изменения в отраслевой и территориальной структурах лишь в незначительной степени носят характер модернизации.

The research identified the peculiarities of socio-economic development of the Russian regions bordering the Republic of Belarus: the Bryanskaya, the Smolenskaya and the Pskovskaya oblasts. Being a part of the Russian western border area, this territory has turned into underdeveloped region in the post-Soviet time. These oblasts are outsiders on the Western facade of Russia according to many indicators. Low innovative potential is partially associated with the level of higher education development. Structural policy enhances economic peripherality; changes in economic and territorial structures are only partially modernizational.

Ключевые слова: Западное порубежье России, приграничные с Белоруссией российские регионы, Смоленская область, модернизация экономики.

Keywords: Western border areas of Russia, Russian regions bordering Belarus, the Smolenskaya oblast, modernization of the economy.

© Катровский А. П., 2019

Введение и постановка вопроса

В общественной географии рост интереса к проблемам модернизации имел место еще в 1980-е гг. Тогда появились первые работы о роли географии в изучении модернизации.

Еще в 1986 г. профессор университета Конкордия в Монреале Клод Комтуа писал: «Подобно всем социальным процессам, у модернизации есть своя география... географическая модернизация — это процесс, связанный с развитием и взаимной трансформацией земного пространства и социально-экономических формаций, ведущий к появлению новых пространственных форм» [11].

Географическая модернизация — это прежде всего процесс изменения пространственной структуры. Поскольку все социально-экономические процессы происходят в пространстве и во времени, для географа первостепенное значение имеет исследование пространственных изменений, выявление закономерностей, тенденций пространственного развития, влияния географических факторов на пространственное развитие.

В пространственной структуре главным механизмом географической модернизации, по мнению К. Комтуа, является географическая мобильность производительных сил.

В советское время направления пространственной модернизации включали политику формирования и развития территориально-производственных комплексов различного иерархического уровня, сдвиг производительных сил СССР и РСФСР на восток, активное освоение территорий Крайнего Севера, становление новых промышленных районов, освоение целинных земель и др. Важнейшим документом в области пространственного развития были Генеральные схемы размещения производительных сил СССР. Новое время связано с внедрением в практику пространственного развития кластерного подхода, созданием территорий опережающего социально-экономического развития (ТОСЭР), формированием промышленных и иных парков, усилением роли сетевой простран-

ственной организации и др. Среди важнейших документов следует назвать Стратегию пространственного развития Российской Федерации, принятую в феврале 2019 г.

По мнению Роберта Бреннера, существуют три основных направления модернизации экономики страны или региона: «Во-первых, устремиться вверх по продуктовой цепочке (move up the product cycle) с тем, чтобы начать выпуск новых, более высокотехнологичных промышленных товаров, степень интенсивности в производстве которых была ниже, чем в стандартизированных и трудоинтенсивных отраслях, составлявших до сих пор основной профиль. Во-вторых, необходима радикальная трансформация производственных методов в стандартизированных и трудоинтенсивных отраслях. Наконец, третий путь — расширение сектора услуг» [2, с. 289].

Вопросы модернизации экономики приграничных с Белоруссией регионов России рассмотрены во многих публикациях, наиболее значимой из которых является коллективная монография российских и белорусских авторов «Модернизация и структурные трансформации российско-белорусского приграничья» [5]. Главный их вывод состоит в том, что усиление периферийности и более низкие темпы экономического роста обусловлены инновационным отставанием и проблемами трансграничной интеграции.

Проблемы модернизации экономики приграничных с Белоруссией российских регионов

Любая модернизация является позитивным процессом, направленным на улучшение ситуации. Цель любой модернизации заключается в улучшении качества, повышении уровня жизни. Любая модернизация — это трансформация, но далеко не все трансформации можно отнести к модернизациям. Согласно Докладу о человеческом развитии в Российской Федерации за 2018 г., который символично называется «Человек и инновации», все три приграничных с Бело-

русией региона оказались среди аутсайдеров Западного порубежья России по основным показателям Индекса человеческого развития. Более низкие значения интегрального Индекса по западному фасаду страны только у Республики Крым и Севастополю, которые только пять лет назад вошли в состав Российской Федерации [4].

В 2016 г. по Индексу человеческого развития Смоленская и Брянская области делили соответственно 64—66-е и 67—69-е место. Псковская область, поделившая с Забайкальским краем 76—77-е место, оказалась в восьмом десятке российских регионов. Приграничные с Белоруссией регионы России характеризуются одной из самых сложных в стране демографических ситуаций. По ожидаемой продолжительности жизни в 2016 г. Смоленская (70,0) и Псковская (69,3) области входят в десятку наименее благополучных регионов европейской части страны. Брянская область, несмотря на более высокую ожидаемую продолжительность жизни (70,9), уступала среднероссийскому значению показателя (71,7) [4].

Еще несколько лет назад Индекс образования приграничных с Белоруссией регионов превосходил среднероссийское значение. В 2016 г. в Смоленской, Брянской и Псковской областях данный показатель составлял 0,937, 0,937 и 0,927 соответственно при 0,941 по Российской Федерации [4].

Как же регионы старого освоения, относившиеся в советское время к территориям выше среднего уровня развития и отличавшиеся достаточно высокой долей высокотехнологичных производств, обрели статус аутсайдеров в составе Западного порубежья?

Представляется, что для ответа на этот вопрос недостаточно рассматривать приграничные с Белоруссией регионы России как часть Западного порубежья, как территорию активного российско-белорусского экономического взаимодействия. Российско-белорусское приграничье является частью территориально-производственной мегасистемы «Москва — Минск» и в условиях переноса экономической деятельности в круп-

нейшие агломерации испытывает максимальный прессинг со стороны своих столичных регионов. Географическая периферийность переходит в экономическую. Приграничные с Беларуссией с регионы России — не только доноры человеческого капитала для столичных регионов, но и акцептор кризисных явлений в экономике столиц [10]. У каждой территории, как заметил известный американский географ Майкл Сторпер, есть свой неповторимый гений места, и экономическое развитие необходимо рассматривать сквозь призму географических факторов [8]. Этот «гений места» может оказывать как положительное, так и негативное влияние на экономическое развитие. Необходимо снизить негативный эффект и максимально в интересах региона мобилизовать позитивный.

Модернизация, повышение конкурентоспособности и инновационное развитие — триединая задача, стоящая перед страной и регионами на современном этапе. Без инновационного развития нельзя модернизировать экономику, сделать ее конкурентоспособной. Инновационная направленность должна быть важнейшей составной частью развития не только национальной экономики, но и экономик отдельных регионов.

Вместе с тем за четверть века в приграничных с Беларуссией регионах России трансформационные процессы носили в значительной степени разрушительный характер. Особенно сильно оказалась «реформирована» экономика малых городов, переживших, по сути, процесс деиндустриализации. В сельской местности в 1990-е гг. произошла «деаграризация», в результате которой производство основных видов сельскохозяйственной продукции снизилось в несколько раз по сравнению с 1991 г.

Приграничные с Беларуссией области Российской Федерации не располагают значительным минерально-сырьевым потенциалом и уникальным человеческим капиталом. По уровню развития инфраструктуры они уступают не только большинству регионов Центральной России, но и соседним белорусским областям. Инфраструктурное отставание, незначительный природный и социально-экономический потенциал снижают их инвестиционную привлекательность.

Одной из задач региональной политики должно стать обеспечение высоких темпов экономического роста на основе более полного использования конкурентных преимуществ регионов (потенциала эндогенного развития). Но теория эндогенного роста, за которую Пол Ромер в 2018 г. получил Нобелевскую премию по экономике, предполагает приоритетные инвестиции в человеческий капитал.

Успешное развитие региона все меньше зависит от его традиционных активов, таких как дешевая земля или рабочая сила. Вместо этого успех в развитии региона формируется новыми активами, такими как профессионализм работников, инновационные компании, благоприятные условия жизни, культурные активы [12]. Данную точку зрения разделяет Ричард Флорида, по мнению которого «экономический рост все в большей мере зависит не от того, у кого больше ископаемых, крупнее порты или даже лучшие заводы, а от того, где находятся самые ценные человеческие ресурсы» [9, с. 191].

Модернизация экономики возможна только через инновационное развитие, которое неосуществимо без значительных инвестиций в сферу образования, особенно высшего. Инновационное региональное развитие проблематично без создания особого инновационного климата.

Столь существенные неравенства между столичными городами и регионами российского приграничья объективно влияют на возможности модернизации, инновационное развитие.

За последние семь-восемь лет более чем вдвое сократились абсолютные и относительные показатели контингента студентов вузов по всем российским областям приграничья (табл.). В Смоленской области показатель числа студентов на 10 тыс. чел. населения в 2017/18 учебном году составил всего 45,9% в Псковской — 51,0%, в Брянской — 50,3% к уровню 2010/11 учебного года [7]. В целом по Российской Федерации в 2017/18 учебном году данный показатель был несколько выше — 58,1%, в Москве — 51,7%, в Санкт-Петербурге — 58,7%.

Число студентов вузов на 10 тыс. населения в 2005—2018 гг.

Регион	Учебный год		
	2005/06	2010/11	2017/18
Российская Федерация	493	497	289
Центральный федеральный округ	569	597	332
Брянская область	345	443	223
Смоленская область	404	499	229
Москва	1097	1106	572
Северо-Западный федеральный округ	534	530	301
Псковская область	324	382	195
Калининградская область	428	446	238
Санкт-Петербург	910	935	549

Составлено по [7].

Ежегодное снижение показателя вовлеченности населения в сферу высшего образования не свидетельствует о потере интереса к получению образования, а объясняется последствиями экстенсивного развития высшей школы в два первых постсоветских десятилетия. В определенной степени его сокращению способствовало введение Единого государственного экзамена и увеличение доли выпускников школ трех областей, выбирающих вузы Москвы и Санкт-Петербурга. Проблема состоит в том, что, поступив в столичные вузы, после их окончания выпускники редко возвращаются в родную область. Из-за отсутствия системы распределения предприятия рассматриваемых областей испытывают дефицит квалифицированных кадров, который, возможно, и выступает в качестве одного из барьеров инновационного развития.

Согласно недавно опубликованной монографии В. Л. Бабурина и С. П. Земцова, Смоленская область входит в группу регионов со средненизким, а Псковская и Брянская области — с низким интегральным инновационным потенциалом [1].

Инновационное развитие приграничных регионов проблематично без создания в них особого инновационного климата. Еще Т. Хагерстанд отмечал, что эффективность распространения

ния инноваций обусловлена не столько линейным расстоянием, сколько ретрансляционным потенциалом городов и регионов, который зависит от человеческого капитала [13]. Подчеркивая важность географического изучения инноваций, М. Сторпер заметил, что «понимание пространственно-временной динамики инноваций и роста — святой грааль экономики развития и экономической географии» [8, с. 26].

В 2006 г. вышел фундаментальный труд коллектива авторов под руководством А. Г. Гранберга, в котором отмечалась необходимость приоритетного движения российских регионов к инновационной экономике. По мнению авторов данного труда, «в современном мире конкурентоспособность национальных экономик зависит не только от развитости рыночных отношений, не только от того, насколько национальные экономики способны воспринимать отдельные инновационные проекты, а могут ли обеспечить их системное освоение» [3, с. 5]. Но проблема системного освоения инноваций связана с качеством человеческого капитала.

Инновационное развитие Смоленской области и других регионов приграничья усугубляется еще и тем, что московские и петербургские отраслевые национальные исследовательские университеты, призванные обеспечить технологический прорыв и конкурентное преимущество российской экономики, часто территориально оторваны от основных регионов потенциального использования выпускников. Мала вероятность возвратной послевузовской миграции выпускников столичных вузов, включая уроженцев Смоленщины. Главная причина состоит в существенных территориальных неравенствах в развитии центра и периферии. Значительно более высокий уровень экономического и социального развития столичных регионов способствует миграции наиболее квалифицированных кадров из периферии в центр. В 2015 г. по среднему душевому доходу Смоленская область уступала Москве в 2,5 раза, Санкт-Петербургу — в 1,6 раза. Два года спустя отставание от Москвы не снизилось, а по отношению к Санкт-Петербургу даже выросло до 1,7 раза [7].

При столь существенных неравенствах в уровне доходов значительная часть выпускников региональных вузов планирует переезд в столичные регионы. Потеря человеческого капитала в результате его перетока в более развитые регионы ставит вопрос не только о коренной модернизации всей системы его воспроизводства, но и о необходимости внесения глубоких изменений в региональную социальную политику.

Неравенство в развитии высшей школы — один из главных факторов неравенства в экономическом развитии. Данное положение применимо для макро- и мезорегионов. Без высокообразованного высшего образования нельзя стать высокоразвитым регионом подобного уровня. Современное состояние высшей школы приграничных с Белоруссией регионов России, специализация системы высших учебных заведений, отражающая в большей степени отраслевую структуру экономики тридцатилетней давности, сдерживают процессы модернизации экономики. Отсутствие университетов с высокой репутацией и значительным научным потенциалом негативно влияет на распространение инноваций, способствует инновационному отставанию приграничных с Белоруссией регионов России. В этой связи развитие, а не только рост высшей школы, формирование системы высшего образования, способной осуществлять воспроизводство человеческого капитала, соответствующего вызовам неоиндустриального общества, и обеспечивать инновационное развитие отставших в своем развитии регионов, становится ключом к постиндустриальной модернизации.

Модернизации регионов должна предшествовать модернизация региональных систем образования, особенно высшего. Подобно другим видам деятельности высшая школа должна преодолеть свой «эффект колеи». Важность изучения территориальной организации высшей школы, пространственных трансформаций в сфере высшего образования обусловлена еще и тем, что значительная часть инновационных кластеров формируется на базе ведущих университетов [6].

Заключение

Оценивая структурные изменения, результаты социально-экономического развития трех приграничных с Белоруссией российских областей, можно сделать вывод, что за чуть более чем четверть века бóльшая часть изменений в отраслевой и территориальной структуре не являлась модернизацией.

Новое время выдвигает задачи модернизации, но уже неиндустриальной. В отличие от индустриальной, для которой исключительными ресурсами выступали энергия и природные ресурсы, современное общество опирается на знания, человеческий капитал, а значит, и на высшую школу. Модернизация не может ограничиваться вопросами технологий. Она должна охватить различные стороны жизни приграничных регионов: от структурной политики и институтов до новых форм пространственной организации экономической деятельности и расселения. Отставание регионов российско-белорусского пограничья по развитию образования, включая высшее, становится сдерживающим фактором их инновационного развития, препятствует преодолению периферийности, негативно влияет на инвестиционный климат.

Недостаточное внимание к развитию в регионе высокотехнологичных отраслей будет способствовать оттоку из него наиболее квалифицированной и образованной части населения.

Модернизации подлежат сельское хозяйство, промышленность, инфраструктура, в первую очередь система воспроизводства человеческого капитала. Без модернизации указанные приграничные области не преодолеют периферийности, не войдут в число успешных регионов с конкурентоспособной экономикой.

Рассматривая перспективы и направления модернизации, связанной с коренными изменениями в экономическом ландшафте, Ричард Флорида заметил, что государство порой «попусту тратит драгоценные ресурсы, когда вместо того, чтобы

направить усилия в будущее, пытается поддержать прежние индустрии и вдохнуть жизнь в устаревшие институты, как будто серьезные недуги можно лечить при помощи пластыря» [9, с. 234].

Исследование выполнено за счет гранта Российского научного фонда (проект №18-17-00112 «Обеспечение экономической безопасности регионов Западного побережья России в условиях геополитической турбулентности»).

Список литературы

1. *Бабурин В.Л., Земцов С.П.* Инновационный потенциал регионов России. М., 2017.
2. *Бреннер Н.* Экономика глобальной турбулентности: развитие капиталистической экономики от долгого бума до долгого спада, 1945—2005 / под ред. И. Чубарова. М., 2014.
3. *Движение* регионов России к инновационной экономике / под ред. А.Г. Гранберга, С.Д. Валентя. М., 2006.
4. *Человек и инновации* : доклад о человеческом развитии в Российской Федерации за 2018 год / под ред. С.Н. Бобылева и Л.М. Григорьева. М., 2018.
5. *Земляк С.В., Катровский А.П. и др.* Модернизация и структурные трансформации российско-белорусского приграничья. Смоленск, 2018.
6. *Земцов С.П.* Опыт выявления и оценки потенциала инновационных кластеров (на примере отрасли «рациональное природопользование») // Региональные исследования. 2013. №2. С. 12—19.
7. *Регионы России. Социально-экономические показатели. 2018* : стат. сб. / Росстат. М., 2018.
8. *Сторпер М.* Ключи от города: Как устроено развитие. М., 2018.
9. *Флорида Р.* Большая перезагрузка. Как кризис изменит наш образ жизни и рынок труда. М., 2012.
10. *Яськова Т.И.* Пристоличный регион как реципиент кризисных явлений: взгляд на проблему сквозь призму географической теории // Региональные исследования. 2010. №1 (27). С. 29—38.

11. *Comtois C.* Spatial Integration and Geographic Modernization: review of Theories and Synthesis // *Cahiers de Geographie du Quebec*. 1986. Vol. 30, № 79. P. 41—51.

12. *Entrepreneurship, Human Capital, and Regional Development: Labor Networks, Knowledge Flows, and Industry Growth* / eds. R. Baptista, J. Leitão. Springer International Publishing, 2015.

13. *Hagerstrand T.* Innovation Diffusion as a Spatial Process. University of Chicago. 1967.

Об авторе

Александр Петрович Катровский, доктор географических наук, профессор, Смоленский государственный университет, Россия.
E-mail: alexkatrovsky@mail.ru

The author

Prof. Alexander P. Katrovskiy, Smolensk State University, Russia.
E-mail: alexkatrovsky@mail.ru

УДК 330.131.7:911.3 (474/476+430+438+48)

Ю. М. Зверев¹

¹ Балтийский федеральный университет им. И. Канта
(Калининград, Россия)

АСПЕКТЫ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ В РЕГИОНЕ БАЛТИЙСКОГО МОРЯ

Статья посвящена аспектам экономической безопасности в регионе Балтийского моря. Выделены три основных взаимосвязанных уровня экономической безопасности. Выявлены две основные тенденции экономической безопасности на региональном уровне. Сделан вывод, что главной угрозой экономической безопасности на макро-региональном уровне является разделение на «Россия и все остальные».

The article is devoted to aspects of economic security in the Baltic Sea region. Three main interrelated levels of economic security are identified. Two main trends in economic security at the regional level have been identified. It is concluded that the main threat to economic security at the macro-regional level is the division into «Russia and the rest».

Ключевые слова: экономическая безопасность, трансграничное сотрудничество, геополитика, военно-политическая обстановка, регион Балтийского моря, Россия, ЕС, НАТО.

Keywords: economic security, cross-border cooperation, geopolitics, military-political situation, Baltic Sea region, Russia, EU, NATO.

Считается, что понятие «экономическая безопасность» возникло еще в годы Великой депрессии, когда президент США Франклин Делано Рузвельт в 1934 г. создал Федеральный комитет по экономической безопасности [1, с. 131].

© Зверев Ю. М., 2019

С 1985 г. к международным аспектам проблем экономической безопасности, начиная с Резолюции Генеральной Ассамблеи 40/173 «Международная экономическая безопасность», постоянно обращается ООН, которую интересуют прежде всего выявление основных проблем мировой экономики и анализ международных и национальных источников угроз экономической безопасности развивающихся стран [1, с. 130].

Понятие «экономическая безопасность» достаточно широкое и разноплановое. В общем плане можно определить ее как отсутствие опасности, защищенность экономики, позволяющую субъектам экономической деятельности (государствам, регионам, предприятиям или иным экономическим субъектам) суверенно действовать, развиваться, нормально и бесперебойно выполнять свои функции [2, с. 58—59].

Чаще всего, говоря об экономической безопасности, имеют в виду страну или внутривнутрирегиональный регион. Но, как представляется, можно вести речь и о макрорегиональной экономической безопасности применительно как к международным интеграционным группировкам, так и к устойчивым межрегиональным макрорегионам, субъекты которых тесно связаны между собой, в которых существует развитое транснациональное и трансграничное сотрудничество, функционируют новые пространственные формы международной экономической кооперации и интеграции (НФМЭКИ)¹ [3, с. 5]. Представляется, что к таким регионам относится и регион Балтийского моря (Балтийский регион).

Можно выделить три основных взаимосвязанных уровня экономической безопасности Балтийского региона:

- 1) собственно макрорегиональный уровень;

¹ Международные и региональные кластеры производственного и инновационного характера, свободные (особые) экономические зоны, сети международного производства, инновационные сети, евро-регионы, «треугольники роста», «коридоры развития», транснациональные и трансграничные транспортные регионы, транснациональные энергетические системы и др.

- 2) уровень отдельных стран Балтийского региона;
- 3) уровень внутристрановых регионов стран Балтийского региона.

Кроме того, на макрорегиональный уровень влияют аспекты экономической безопасности таких интеграционных объединений, как ЕС и ЕАЭС, а на два нижних уровня — двух- и многосторонние отношения между государствами региона и взаимоотношения стран и внутристрановых регионов в рамках НФМЭКИ.

На макрорегиональном уровне в Балтийском регионе сейчас отчетливо проявляются, как нам представляется, две основные тенденции:

1. Усиливаются интеграция и взаимодействие между странами Балтийского региона — членами ЕС (а это все страны Балтийского региона, кроме Российской Федерации²).

2. Снижается степень вовлеченности в экономические процессы в Балтийском регионе России. Причем этот процесс начался не в связи с «посткрымскими» санкциями и контрсанкциями 2014 г., а намного раньше — с расширением ЕС в 2004 г. и принятием в 2009 г. директив и регламентов Третьего энергетического пакета ЕС [4], которые объективно создали препятствия для развития российских газовых проектов в регионе («Северный поток» и «Северный поток — 2»). В принятой в том же 2009 г. «Стратегии ЕС для региона Балтийского моря» [5], с одной стороны, шла речь о сотрудничестве с Россией в области рыболовства, снижении рисков происшествий с нефтяными танкерами и при эксплуатации нефтяных месторождений, а также в повышении ядерной безопасности и поддержании безопасности в регионе в целом. Отдельно в документе упоминался Калининград как пилотный город (регион) для региональной интеграции с Россией с целью создания об-

² В данной работе мы рассматриваем Балтийский регион в составе стран, владеющих частью Балтийского побережья, без Норвегии и Исландии, которых иногда включают в более широкий состав этого региона.

щего экономического пространства между ЕС и Россией. С другой стороны, в том же документе сказано о необходимости диверсификации системы энергоснабжения, поскольку регион Балтийского моря находится в серьезной энергетической зависимости от поставок энергии из России (в скобках отметим, что сейчас эта «зависимость» может вместо диверсификации смениться зависимостью от американского сжиженного природного газа (СПГ)).

В определенной степени Балтийский регион сейчас возвращается к ситуации времен холодной войны, когда он был расколот на две части (капиталистическую и социалистическую) и вообще не существовал как политическая, а не чисто географическая реальность [6, с. 6]. Теперь деление носит не идеологический, а геополитический характер и проходит по линии «Россия и все остальные», а граница между Россией и странами Балтийского региона, входящими в НАТО, открыто называется «восточным флангом НАТО» и едва ли не линией фронта. В последние годы мы, к сожалению, все меньше читаем о совместных трансграничных проектах в Балтийском регионе с участием России и все больше — о том, как самолеты-разведчики стран НАТО приближаются к российским границам, как самолеты-перехватчики стран НАТО, дежурящие в Литве и Эстонии, перехватывают российские самолеты в международном воздушном пространстве и т. д. и т. п. В Польше и Прибалтике идет наращивание вооруженных сил и вооружений США и стран НАТО, ведется инфраструктурная подготовка театра военных действий [7].

Подробнее о военно-политической ситуации в восточной части Балтийского региона можно прочитать в экспертном докладе Ю. М. Зверева и Н. М. Межевича «Безопасность в Восточной Балтике», выпущенном Российской ассоциацией прибалтийских исследований (РАПИ) и Северо-Западным институтом управления Российской академией народного хозяйства и государственной службы при Президенте Российской Федерации в августе 2019 г. [8]. Авторы доклада полагают, что в

краткосрочной (1—2 года) и, при умелом управлении противостоянием, среднесрочной (5—7 лет) перспективе в Балтийском регионе с вероятностью 90 % будет реализовываться сценарий «ни войны, ни мира», [8, с. 148—150]. Это закрепляет разделение региона по уже упомянутому принципу «Россия и все остальные» и препятствует обеспечению его экономической безопасности на основе конкурентной связанности, которую известный исследователь глобализации и геополитики Параг Ханна считает новой парадигмой глобальной организации современного мира цепей поставок [9, с. 18].

Прежде всего из-за изменения геополитической ситуации в регионе Балтийского моря не удалось превратить Калининградскую область РФ в по возможности «пилотный» российский регион в сотрудничестве России и Европейского союза в XXI в., как это предусматривалось Стратегией развития отношений Российской Федерации с Европейским союзом на среднесрочную перспективу (2000—2010 гг.) [10], и претворить в жизнь принятую в Калининградской области в 2003 г. стратегию ее превращения в «регион сотрудничества» [11]. Так и остались нереализованными проекты создания транснациональных хозяйственных систем наподобие «треугольника роста Финского залива» с участием Финляндии, Эстонии и России [12, р. 16] и создания биполярной (Трехградье (Польша) — Калининград (Россия) [13]) или даже триполярной территориальной системы (Трехградье (Польша) — Калининград (Россия) — Клайпеда (Литва) [14, с. 130—132]) в регионе Юго-Восточной Балтики. Сохраняющиеся проекты трансграничного сотрудничества все больше сосредоточены в таких областях, как историческое, природное и культурное наследие и окружающая среда. Собственно, к экономике можно отнести только развитие транспортной и приграничной инфраструктуры, но и эти проекты реализуются в куда меньших масштабах, чем прежде. Ушел в далекое прошлое начатый в 2001 г. международный проект «2К», предполагавший координацию деятельности и специализацию по определенным видам грузов

портов Калининграда и Клайпеды [15, с. 24], больше практически ничего не слышно об участии Калининградской области в проектах международных транспортных коридоров «Виа Балтика» и «Виа Ганзеатика» [15, с. 40, 59]. А развитие транспортной инфраструктуры в приграничных с Калининградской областью районах Польши и Прибалтике все в большей степени ориентируется НАТО и ЕС на военные нужды [16].

На наш взгляд, именно сложившееся разделение Балтийского региона на «Россию и все остальные» и является главной угрозой его экономической безопасности на макрорегиональном уровне. К сожалению, геополитические и военнополитические соображения на данном этапе возобладали над экономическими выгодами сотрудничества и интеграции, и не наблюдается никаких оснований для того, чтобы в ближайшие годы ситуация изменилась к лучшему. Ленинский тезис «Политика есть концентрированное выражение экономики» [17, с. 278] в современных международных отношениях работает плохо, свидетельством чему стали сегодняшние отношения России и ЕС. Две стороны, которые объективно дополняют друг друга, находятся едва ли не в состоянии холодной войны, что весьма выгодно для одного из главных экономических конкурентов Евросоюза — США. Как откровенно отмечает известный американский политолог, основатель и директор частной разведывательно-аналитической организации Stratfor Джордж Фридман, «на протяжении жизни нескольких поколений сохранение изоляции между технологическим совершенством Европы и людскими ресурсами России было одной из главных целей внешней политики США» [18, с. 20]. И далее: «США должны любой ценой (!) предотвратить географическое слияние России и Европейского союза, поскольку в результате такого слияния появится держава, сдерживать которую США будет трудно» [18, с. 218].

Хочется тем не менее надеяться, что прагматические соображения все же возобладают (как отмечает тот же Параг Ханна, «инвестировать в Россию гораздо выгоднее, чем пытаться

ее сдерживать» [9, с. 196]) и кооперация между Россией и ЕС, в том числе в Балтийском регионе, все же возобновится. Это касается и отдельных стран Балтийского региона — членов ЕС. Одним из возможных драйверов такой кооперации мог бы стать, как представляется, проект панъевразийской транспортной системы «Новый шелковый путь» [19].

А до тех пор остается уповать на поддержание потенциала сотрудничества хотя бы на уровне малых проектов в рамках сохраняющихся программ трансграничного сотрудничества и кооперации ученых соседних стран, чему способствует и международная конференция «Балтийский регион — регион сотрудничества».

Исследование выполнено в Балтийском федеральном университете им. И. Канта при финансовой поддержке Российского научного фонда, проект №18-17-00112 «Обеспечение экономической безопасности регионов Западного побережья России в условиях геополитической турбулентности».

Список литературы

1. Цейковец Н. В. Концептуальные подходы к пониманию и обеспечению национальной экономической безопасности: научные теории и государственные стратегии // Журнал Новой экономической ассоциации. 2016. №1 (29). С. 129—157.
2. Климонова А. Н., Юрина Е. А. Экономическая безопасность в условиях глобализации: угрозы и возможности // Социально-экономические явления и процессы. 2014. Т. 9, №9. С. 58—64.
3. Новые формы международной экономической кооперации и их роль в расширении участия России в международном экономическом сотрудничестве на Балтике: монография / под ред. А. П. Клемешева, Г. М. Федорова. Калининград, 2015.
4. *Third energy package* // European Commission. URL: <https://ec.europa.eu/energy/en/topics/markets-and-consumers/market-legislation/third-energy-package> (дата обращения: 31.07.2019).
5. *EU Strategy for the Baltic Sea Region* // EUSBSR. URL: <https://www.balticsea-region-strategy.eu> (дата обращения: 31.07.2019).

6. Ланко Д. А. Процессы глобализации, регионализации и локализации вокруг Балтийского моря. СПб., 2008.
7. Зверев Ю. М. Военно-политическая обстановка в Балтийском регионе // Польша, Литва, Латвия, Эстония: социально-экономическое и политическое развитие: монография / под ред. А. П. Клемешева. М., 2018. С. 81—109.
8. Зверев Ю. М., Межевич Н. М. Безопасность в восточной Балтике: К военным учениям России и Беларуси «Щит Союза — 2019»: экспертный доклад. СПб., 2019.
9. Ханна П. Коннектография. Будущее глобальной цивилизации / пер. с англ. М., 2019.
10. Стратегия развития отношений Российской Федерации с Европейским союзом на среднесрочную перспективу (2000—2010 гг.) // Консорциум «Кодекс». Электронный фонд правовой и научно-технической документации. URL: <http://docs.cntd.ru/document/901773061> (дата обращения: 31.07.2019).
11. Калининградская область: стратегия сотрудничества / Администрация Калининградской области. М., 2004.
12. Kivikari U. A Growth Triangle as an Application of the Northern Dimension Policy in the Baltic Sea / Russian-European Centre for Economic Policy. Policy Paper. 2001. URL: <http://www.etela-suomi.fi/english/pdf/kivikari> (дата обращения: 11.09.2019).
13. Пальмовский Т. Новая Балтийская биполярная модель межрегионального сотрудничества // Вестник Калининградского государственного университета. 2004. Вып. 6. Сер. Регионоведение. С. 66—75.
14. Федоров Г. М., Зверев Ю. М., Корнеевец В. С. Россия на Балтике: 1990—2007 годы : монография. Калининград, 2008.
15. Гуменюк И. С., Зверев Ю. М. Транспортный комплекс Калининградской области / под ред. Г. М. Федорова. Калининград, 2008.
16. Зверев Ю. «Военный Шенген». Войска США в Европе с доставкой // Евразия. Эксперт. 14 марта 2018 г. URL: <https://eurasia.expert/voennyu-shengen-voyska-ssha-v-evrope-s-dostavkoy/> (дата обращения: 31.07.2019).
17. Ленин В. И. Еще раз о профсоюзах, о текущем моменте и об ошибках гг. Троцкого и Бухарина // Полн. собр. соч. Т. 42. М., 1970. С. 264—304.
18. Фридман Дж. Следующие 10 лет / пер. с англ. М., 2011.
19. Тавровский Ю. В. Новый шелковый путь: главный проект XXI века. М., 2017.

Об авторе

Юрий Михайлович Зверев, кандидат географических наук, доцент, заведующий кафедрой географии, природопользования и пространственного развития Института природопользования, территориального развития и градостроительства, Балтийский федеральный университет им. И. Канта, Россия.

E-mail: YZverev@kantiana.ru

The author

Dr Yuri M. Zverev, Associate Professor, Head of Department of Geography, Environmental Management and Spatial Development, Immanuel Kant Baltic Federal University, Russia.

E-mail: YZverev@kantiana.ru

УДК 332.122

С. С. Лачининский¹

¹ Санкт-Петербургский государственный университет
(Санкт-Петербург, Россия)

**ПРОПУЛЬСИВНЫЕ ОТРАСЛИ И ЭКОНОМИЧЕСКАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ
РЕГИОНОВ ЗАПАДНОГО ПОРУБЕЖЬЯ РОССИИ
в 2007—2016 годах**

Пропульсивные отрасли характеризуются высоким уровнем внедрения технологий и инновационным потенциалом. Представлен анализ пропульсивных отраслей на основе данных о чистой добавленной стоимости, произведенной по основным видам экономической деятельности. Оценка проведена по предприятиям, облагающимся НДС. Таким образом, исследование опирается на налоговую статистику, предоставляемую в отчетах ФНС РФ. В качестве пропульсивных отраслей, определяющих экономическую безопасность региона, были выбраны и обоснованы три отрасли промышленности и две отрасли услуг. Количественная база исследования строится на данных по налогу на добавленную стоимость. На их основе была вычислена чистая добавленная стоимость по основным видам экономической деятельности, произведенная по предприятиям, облагающимся НДС.

“The propulsive industries” are characterized by the high level of implementation of technologies and innovative potential. The analysis is carried out on the basis of data on the net added value made on main types of economic activity. Assessment is made on the enterprises which are assessed with the VAT. Thus, the research relies on the tax statistics provided in reports of FTS. As the “propulsive industries” defining economic security of the region three industries and two industries of services were chosen and proved. The quantitative base of a research is under construction on data on a value added tax. On their basis the net added value on main types of economic activity made on the enterprises which are assessed with the VAT was calculated.

Ключевые слова: экономическая безопасность, пропульсивные отрасли, добавленная стоимость, Западное порубежье, налоги, Россия.

Keywords: economic security, propulsive industries, added value, western boarderlands, taxes, Russia.

Пропульсивные отрасли представляют собой быстрорастущие отрасли, которые запускают цепную реакцию возникновения и роста промышленных центров, вызывая общее индустриальное развитие страны. Эти профилирующие отрасли находятся в тесной взаимосвязи между собой, образуя, по терминологии Ф. Перру, «комплекс отраслей» [1]. Обозначим такие отрасли термином *пропульсивные*. Они характеризуются высоким уровнем технологий и обширным рынком, которые являются ведущими на данном цикле экономического развития¹. В региональной экономике и экономической географии [2—6] понятия «пропульсивные отрасли», «пропульсивные кластеры» и «пропульсивные технологии» используются до сих пор недостаточно.

Между тем отдельные авторы [7] указывают, что стратегия *пропульсивных технологий* позволит придать новый импульс инновационному развитию регионов, которые со временем по мере развития инновационной системы смогут перейти к стратегии «технологического форсажа». И.В. Гребенкин [7] подчеркивает, что узкая технологическая специализация может снижать инновационную активность, препятствовать созданию новых знаний и развитию других сфер деятельности. Это означает, что не специализация, а диверсификация будет давать преимущества для инновационной деятельности. Специализация на секторах — драйверах рынка, имеющих потенциал для технического прогресса, может способствовать более быстрому росту, чем специализация на производстве низкотехнологичных товаров. Таким образом, «пропульсивные отрасли» — это отрасли не только промышленности, но и сферы услуг.

¹ *Словарь* по географии. 2015. URL: <http://geography.ru.academic.ru/5781> (дата обращения: 15.09.2019).

А. Г. Дружинин [8] выделяет три сегмента Западного порубежья России, включающие 17 регионов: *северный* (Архангельская и Мурманская области, Ненецкий округ, Республика Карелия), *северо-западный* (Санкт-Петербург, Ленинградская, Псковская и Калининградская области), *западный* (Смоленская, Брянская, Курская, Белгородская и Воронежская области), *юго-западный* (Ростовская область, Краснодарский край, Крым и Севастополь).

На фоне активно разворачивающейся спирали геополитической турбулентности² (2011—2018 гг.), приведшей к значительным геоэкономическим рискам³, стало понятно, что необ-

² Современный период обострения геополитической напряженности начинается с Мюнхенской речи президента Российской Федерации В. В. Путина, произнесенной им на Мюнхенской конференции по вопросам политики безопасности 10 февраля 2007 г. С этого момента начинается череда исторических событий, которые предопределили обострение «геополитической турбулентности» в современном мире и привели к дестабилизации военно-политической и геополитической ситуации на внешних контурах российских границ: вооруженный конфликт в Южной Осетии (2008), «арабская весна» (2010—2015), гражданская война в Сирии (2011—2018), силовая смена власти на Украине (2014), присоединение Крыма к Российской Федерации (2014), вооруженный конфликт на востоке Украины (2014—2018), создание объединенной оперативной группы повышенной готовности НАТО (2014), признание России основной угрозой безопасности для НАТО на Варшавском саммите (2016).

³ Прежде всего речь идет о таких видах рисков, как *влияние негативной конъюнктуры мировых цен на доходы бюджета* (в 2016 г. нефтегазовые доходы упали на 2,6 трлн руб. к уровню 2014 г.), *монофункциональность как угроза* (к концу 2017 г. нефтегазовые доходы составляли уже 40 % от совокупных доходов РФ), *угроза депрессии (негативных экономических процессов)*, *угроза оттока или вывода прямых иностранных инвестиций* (в 2014 г. отток капиталов из страны составил 151 млрд дол., а в 2018 г. — 66 млрд дол.), *утрата позиций на мировом рынке стратегического сырья, двойных технологий, инновационных товаров и услуг*, *угроза внешнеэкономическим*

ходимо говорить о регионах, способных парировать угрозы экономической безопасности.

В соответствии с утвержденной Стратегией экономической безопасности Российской Федерации на период до 2030 г. [9] определены наиболее важные для региона угрозы экономической безопасности, в том числе вызванные обострением геополитической ситуации:

— **первая угроза**: повышение конфликтного потенциала в зонах экономических интересов Российской Федерации, а также вблизи ее границ;

— **вторая угроза**: сжимание внешнеэкономических связей и импорта, а также переориентация на новые рынки;

— **третья угроза**: недостаточный объем инвестиций в реальный сектор экономики, обусловленный неблагоприятным инвестиционным климатом, высокими издержками бизнеса и др.;

— **четвертая угроза**: низкие темпы экономического роста, обусловленные внутренними причинами, в том числе ограниченностью доступа к долгосрочным финансовым ресурсам.

В условиях перехода к пятому и шестому технологическому укладу экономика устойчивых регионов ориентируется на достижения в области наиболее высокотехнологичных, а значит, дорогих отраслей: микроэлектроники, информатики, биотехнологии, геномной инженерии, новых видов энергии и материалов, освоения космического пространства, спутниковой связи и т. п.

Происходит переход от разрозненных фирм к единой сети крупных и мелких компаний, соединенных электронной сетью

связям в результате действия третьих сторон (санкционное давление со стороны США, стран ЕС, ограничения на внешние заимствования, ограничения на передачу технологий и высокотехнологичной продукции), угроза прироста рабочей силы и снижения уровня квалификации рабочих кадров.

на основе Интернета и осуществляющих тесное взаимодействие в области технологий, контроля качества продукции, планирования инноваций. Именно эти так называемые *пропульсивные отрасли* определяют экспортный потенциал и конкурентные преимущества производящих компаний и регионов на мировом рынке.

Методика исследования

Рассмотрим три базовых показателя экономического развития регионов Западного побережья РФ: объем выручки по юридическим лицам, объем добавленной стоимости в регионе и объем ВРП.

Общая выручка складывается из выручки по трем направлениям: выручка от основной деятельности, выручка от финансовой деятельности, выручка от инвестиционной деятельности. Однако основное значение в ней отдается выручке от основной деятельности, определяющей весь смысл существования предприятия.

Добавленная стоимость — это та часть стоимости продукта, которая создается в данной организации. Добавленная стоимость служит налоговой базой для одного из широко распространенных налогов — налога на добавленную стоимость (НДС). Суммирование валовой добавленной стоимости всех секторов и отраслей экономики дает валовой внутренний продукт на стадии производства.

Валовой региональный продукт на стадии производства, рассчитанный производственным методом, представляет сумму валовой добавленной стоимости, созданной всеми институциональными единицами-резидентами на экономической территории региона (без учета чистых налогов на продукты).

Таким образом, наиболее адекватным показателем, отражающим вклад пропульсивных отраслей в развитие экономики региона, можно считать именно добавленную стоимость, вновь создаваемую компаниями, за вычетом стоимости товаров и услуг, приобретенных компанией у внешних организаций.

Результаты исследования

Проведенные расчеты показали, что на долю рассматриваемых регионов приходится 3,28 трлн рублей, или 18,3% добавленной стоимости, созданной на предприятиях и в организациях, облагающихся НДС (по состоянию на 1 января 2017 г. — 18%). Санкт-Петербург аккумулирует 50% добавленной стоимости, создаваемой в ареале Западного порубежья РФ.

Показательно, что по объему добавленной стоимости в 2017 г. Санкт-Петербург опережает следующий регион, Краснодарский край, в 4,6 раза, тогда как по объему произведенных товаров и услуг — всего в 1,8 раза. Любопытное соотношение демонстрируют Санкт-Петербург и Калининградская область: по объему добавленной стоимости Санкт-Петербург опережает область в 5,2 раза, а по объему производства — в 5,5 раза.

Динамика показывает, что с 2013 по 2017 г. ареал регионов Западного порубежья вырос больше (+56,5%), чем в целом по стране. При этом лишь в 6 регионах рост превышает общероссийский уровень, а в 4 повысилась доля региона в общероссийском объеме добавленной стоимости. Интересно, что среди лидеров, превысивших данные не только по стране, но и по рассматриваемому ареалу, выделяются Краснодарский край (+142,8%), Мурманская область (+91,7%), Санкт-Петербург (+87,8%) и Карелия (+64,2%).

Обращает на себя внимание, что доля отрасли «производство компьютеров, электронных и оптических изделий» регионов в ареале Западного порубежья РФ составляет 21,6% от всей РФ, тогда как доля отрасли «производство лекарственных средств и материалов, применяемых в медицинских целях» — всего 16,8%.

В первой отрасли лидируют Санкт-Петербург (2498 компаний и 10,8% от РФ), Калининградская область (302 компании, или 4% от РФ), Ростовская область (525 компаний, или 1,4% от РФ), Воронежская область (167 компаний, или 1,4%) и Смоленская область (150 компаний, или 1,1%).

В качестве наиболее крупных лидеров отрасли в Санкт-Петербурге можно назвать ООО «Лазерные системы», АО «Концерн “Морское подводное оружие – Гидроприбор”», ООО «Аргус-Спектр», ООО «Ф-Лайн Софтвер».

В отрасли «производство лекарственных средств и материалов, применяемых в медицинских целях», лидируют Санкт-Петербург (633 компаний, или 7,9% от РФ), Курская область (47 компаний, или 3,9% от РФ). Наиболее крупные лидеры отрасли в Санкт-Петербурге — ЗАО «Биокад», ООО «Герофарм», «Алкор Био».

В отрасли «производство летательных аппаратов, включая космические и соответствующего оборудования» лидируют: Санкт-Петербург (262 компании, или 57% от Западного порубежья РФ) и Воронежская область (36,7% от Западного порубежья РФ).

Динамика пропульсивных отраслей в 2013—2017 годах

Динамику развития пропульсивных отраслей в порубежных регионах Европейской России также можно косвенно оценить, аналогичным образом опираясь на показатели сборов налога на добавленную стоимость в разрезе видов деятельности.

Однако в связи с изменением в 2017 г. общероссийского классификатора видов экономической деятельности (ОКВЭД) корректно проследить динамику можно лишь по укрупненным группам отраслей за период до 2016 г.

Для оценки были взяты лишь 2 группы видов деятельности: 1) «издательская и полиграфическая деятельность, тиражирование записанных носителей информации и связь», 2) «производство электрооборудования, электронного и оптического оборудования».

Обращает на себя внимание повсеместное падение сбора налога на добавленную стоимость по первой группе видов деятельности. В данном случае, скорее всего, имеет место сокращение объема производства в отраслях старых технологи-

ческих укладов (полиграфии и издательской деятельности) при падении традиционных видов связи — телеграфной, факсимильной и почтовой.

Рост в отрасли «производство электрооборудования, электронного и оптического оборудования» может объясняться форсированием импортозамещения в отрасли (в 2007—2010 гг.), а также государственным военным заказом. Можно привести следующие примеры: новый производственный комплекс АО «Лазерные системы» на площадке «Нойдорф» (2007—2018 гг., Санкт-Петербург), предприятие «Умные станки» (Санкт-Петербург), ООО «Квант» (г. Воронеж), завод «КОМЗ-Экспорт» (г. Каменск-Шахтинский), ООО «Южный завод тяжелого станкостроения» (Краснодарский край), АО «Группа Кремний ЭЛ» (г. Брянск) и др.

Выводы

При нехватке исчерпывающей региональной экономической статистики в условиях геополитической турбулентности последних лет и вызванных ею угроз экономической безопасности приходится использовать иные косвенные источники, например осуществлять оценку добавленной стоимости на основе налоговой статистики, предоставляемой в отчетах ФНС РФ.

Произведенная оценка показала, что на долю 17 порубежных регионов приходится 18,3% добавленной стоимости, созданной в предприятиях и организациях, облагающихся НДС (по состоянию на 1 января 2017 г. — 18%). При этом Санкт-Петербург аккумулирует 50% добавленной стоимости, создаваемой в ареале Западного порубежья РФ.

Такая чрезмерная концентрация экономической массы в Санкт-Петербурге не была очевидна с учетом того, что его демографический потенциал сопоставим с другими регионами рассматриваемого ареала — Краснодарским краем и Ростовской областью.

Обращает на себя внимание, что по объему добавленной стоимости в 2017 г. Санкт-Петербург опережает Краснодарский край в 4,6 раза, тогда как по объему произведенных товаров и услуг — всего в 1,8 раза. Это наблюдение позволяет сделать вывод о том, что в регионе в гораздо большей мере, чем в остальных регионах Западного порубежья РФ, концентрируются производства с высокой добавленной стоимостью, характерной для отраслей высоких стадий переработки и сектора высокотехнологичных услуг. В связи с этим из рассматриваемой группы регионов Санкт-Петербург также является важнейшим плательщиком НДС и донором федерального бюджета.

Динамика демонстрирует с 2013 по 2017 г. более значительный рост ареала регионов Западного порубежья (+156,5%), чем в целом по стране (+131,5%).

Исследование показало, что «производство компьютеров, электронных и оптических изделий» выступает пропульсивной отраслью специализации большинства регионов Западного порубежья. Производство компьютеров, электронных и оптических изделий и деятельность в сфере информации и связи относится к отраслям пятого технологического уклада, который в 2000-е гг. переживает стадию роста и стабилизации. Цифровизация мировой и российской экономики идет параллельными путями и опирается на развитие информационных технологий, программного обеспечения, телекоммуникаций, компьютерной техники и сложных приборов.

Что касается сферы услуг, то здесь, несмотря на то, что ИТ определяет характер и вектор развития современной экономики, в рассматриваемых регионах, кроме Санкт-Петербурга, эта отрасль явно недооценена. Доля экспорта петербургской ИТ-продукции в общем объеме оказалась большей, чем других регионов России. «Руссофт» оценивает ее в 60%⁴. ИТ — абсо-

⁴ *Петербургский* ИТ-экспорт недооценили на крупную сумму. URL: habr.com/ru/news/t/320904/ (дата обращения: 19.09.2019).

лютный экспортный лидер (если не считать сырьевые отрасли) в Санкт-Петербурге, хотя официальная статистика, по оценкам специалистов «Руссофта», учитывает не более 10 % вывозимой из России продукции этого сектора.

Исследование выполнено за счет гранта Российского научного фонда, проект № 18-17-00112 «Обеспечение экономической безопасности регионов Западного порубежья России в условиях геополитической турбулентности».

Список литературы

1. *Perroux F.* Economic Space Theory and Applications // Quarterly Journal of Economics. 1950. Vol. 64. P. 89—104.
2. *Земцов С.П., Климанов В.В., Бугаева Е.А.* Приоритеты пространственного развития Томской области // Регион: экономика и социология. 2016. №2 (90). С. 42—61.
3. *Boudeville J.R.* Problems of regional economic planning. Edinburgh, 1968.
4. *Хмелева Г.А., Чертопятов Д.А.* Стратегии инновационного развития регионов // Экономика и предпринимательство. 2018. №10 (99). С. 462—467.
5. *Вертакова Ю.В., Клевцева М.Г.* Методология идентификации кластеров в экономическом пространстве территорий // Экономика и управление. 2016. №12 (134). С. 31—39.
6. *Вертакова Ю.В., Плотников В.А.* Типологизация подходов к формированию и развитию пропульсивных кластеров в экономике региона // Экономика и управление. 2016. №3 (125). С. 10—18.
7. *Гребёнкин И. В.* Влияние уровня диверсификации на инновационную активность в обрабатывающей промышленности // Экономика региона. 2018. Т. 14, вып. 2. С. 600—611. doi 10.17059/2018-2-21.
8. *Дружинин А.Г.* О феномене «Западное порубежье России» // Региональные исследования. 2018. №3(61). С. 35—44.
9. *Стратегия экономической безопасности России: новые ориентиры развития* : сб. науч. тр. I науч.-практ. конф. «Сенчаговские чтения» ученых, специалистов, преподавателей вузов, аспирантов (г. Москва, Институт экономики РАН, 14 марта 2017 г.). М., 2017.

Об авторе

Станислав Сергеевич Лачининский, кандидат географических наук, доцент, заведующий кафедрой региональной политики и политической географии, Санкт-Петербургский государственный университет, Россия.

E-mail: lachininsky@gmail.com

The author

Dr Stanislav S. Lachininskii, Associate Professor, Head of the Department of Regional Policy and Political Geography, St. Petersburg State University, Russia.

E-mail: lachininsky@gmail.com

УДК 911.9

И. С. Гуменюк¹, Т. Студзенецки²

¹ Балтийский федеральный университет им. И. Канта
(Калининград, Россия)

² Морской университет в Гдыне
(Гдыня, Польша)

АКТУАЛЬНОЕ СОСТОЯНИЕ ЕВРОРЕГИОНОВ С УЧАСТИЕМ КАЛИНИНГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ

Еврорегионы, изначально появившиеся внутри Европейского союза, однако позже распространившиеся не только на внешние регионы ЕС, но и на границы между другими государствами, стали одной из форм трансграничного сотрудничества. В контексте развития приграничного сотрудничества регионов России данный формат сыграл важную роль, в том числе и для Калининградской области. Однако в настоящее время еврорегионы с российским участием значительно снизили свою активность, и фактически перестали функционировать. Калининградская область, будучи по многим параметрам лидером среди регионов России в построении еврорегиональных форм сотрудничества, также столкнулась с кризисом данного формата. Авторы анализируют актуальное состояние еврорегионов с участием Калининградской области, выявляют причины сохранения реальной активности одних еврорегионов и отсутствия фактической деятельности других.

Euroregions have become a form of cross-border cooperation, which initially appeared within the European Union, but later spreading not only to the external regions of the EU, but also to borders between other states. In the context of the development of cross-border cooperation between Russian regions, this format played an important role, including for the Kaliningrad region. However, at present, Euroregions with Russian participation have significantly reduced their activity, and in fact have ceased to function. By many parameters, the Kaliningrad region,

© Гуменюк И. С., Студзенецки Т., 2019

being the leader among Russian regions in building Euroregional forms of cooperation, also faced a crisis of this format. The authors of the study analyze the current state of the Euroregions with the participation of the Kaliningrad Region, identifying the reasons for the continued real activity of some, and the lack of actual activity in other Euroregions.

Ключевые слова: еврорегион, трансграничное сотрудничество, Калининградская область, ЕС.

Keywords: Euroregion, cross-border cooperation, Kaliningrad region, EU.

Ключевыми экономико-географическими характеристиками Калининградской области, определяющими характер ее социально-экономического развития, выступают эксклавное географическое положение, недостаточная емкость внутреннего рынка (около 1 млн человек) и в целом скромный набор собственной ресурсной базы. При таких условиях эффективное международное сотрудничество является не только важным фактором для развития региона, но и, по сути, непременным условием обеспечения комплексной безопасности российского эксклава [3].

На всем протяжении современного периода развития Калининградская область принимает активное участие в различных форматах международного сотрудничества, инициируемых по линии Российской Федерации и Европейского союза. С 1992 г. регион активно участвует в программах приграничного сотрудничества, которые начинались по линии ТАСИС, а позже продолжились в рамках программ ИНТЕРРЕГ [1]. Не удивительно, что Калининградская область оказалась во многих отношениях лидером среди российских регионов по участию в таком формате приграничного сотрудничества, как еврорегион. Именно Калининградская область стала пионером в создании еврорегиона с участием европейских партнеров: в 1998 г. был создан еврорегион «Балтика» (табл. 1).

Таблица 1

Еврорегионы на границах Российской Федерации

Еврорегион	Год создания	Страны-партнеры
«Неман»	1997	Россия (присоединилась в 2002), Польша, Беларусь, Литва
«Балтика»	1998	Россия, Польша, Литва, Латвия, Дания, Швеция
«Карелия»	1998	Россия, Финляндия
«Сауле»	1999	Россия, Литва, Латвия, Швеция
«Слобожанщина»	2003	Россия, Украина
«Шешупе»	2003	Россия, Польша, Литва, Швеция
«Днепр»	2003	Россия, Украина, Беларусь
«Лына — Лава»	2003	Россия, Польша
«Псков — Ливония»	2004	Россия, Эстония, Латвия
«Донбасс»	2007	Россия, Украина
«Ярославна»	2007	Россия, Украина

Также именно Калининградская область является лидером среди регионов России по числу еврорегионов, созданных с ее участием. Регион или его отдельные территориальные подразделения (муниципальные образования) входят в 5 еврорегионов: «Балтика», «Неман», «Сауле», «Шешупе», «Лына — Лава» (рис.).

В рамках ранее проведенного исследования авторы пришли к выводу о том, что, несмотря на достаточно существенный разброс в отечественной академической литературе [4; 7; 10; 11] числа выделяемых еврорегионов с российским участием, в настоящее время можно выделить 11 еврорегионов, которые по всем формальным признакам относятся к подобной форме трансграничного образования. Также в рамках

ранее проведенного исследования мы поставили задачу выяснить, какие из еврорегионов продолжают успешно функционировать и чем можно объяснить устойчивость одних и нежизнеспособность других еврорегионов с российским участием.



Рис. Еврорегионы с участием Калининградской области

Источник: составлено авторами.

По разработанной нами методике была произведена верификация функционального состояния всех еврорегионов с российским участием. В результате к числу функционирующих в настоящее время еврорегионов отнесены лишь 4 из 11 (табл. 2).

Таблица 2

**Верификация функционального состояния еврорегионов
с российским участием**

Еврорегион	Работа официального сайта	Наличие актуальной информации о деятельности еврорегиона в СМИ	Контакт с представителями еврорегиона	Контакт с представителями администрации российского региона	Функциональный статус еврорегиона
«Карелия»	+	+	+	+	Функционирует
«Псков — Ливония»	+	-	-	+	Не функционирует
«Балтика»	+	+	+	+	Функционирует
«Лына — Лава»	-	-	-	+	Не функционирует
«Шешупе»	+	-	-	+	Не функционирует
«Неман»	+	+	+	+	Функционирует
«Сауле»	+	-	-	+	Не функционирует
«Днепр»	+	-	-	+	Не функционирует
«Ярослав- на»	-	-	-	+	Не функционирует
«Слобо- жанщина»	-	-	-	+	Не функционирует
«Донбасс»	+	+	+	+	Функционирует

В контексте Калининградской области из юридически существующих 5 еврорегионов, работающими являются только два: «Балтика» и «Неман».

Одним из важных объяснений сложившейся ситуации следует считать характер модели, по которой функционирует ев-

еврорегион. Существуют две принципиально разные модели: модель «партнерства» и модель «ассоциации». В рамках первой в каждой стране, которая входит в состав еврорегиона, формируется национальный комитет (секретариат) еврорегиона (или эти функции берут на себя уже существующие структуры¹). В этом случае все национальные члены еврорегиона взаимодействуют с национальным секретариатом, который координирует и организует работу всех партнеров в рамках еврорегиона. Именно по такой модели построена работа всех функционирующих в настоящее время еврорегионов с российским участием, в том числе «Балтики» и «Немана». Вторая модель основана на принципе ассоциации: все национальные участники еврорегиона образуют ассоциацию, в которой, по сути, отсутствует координационный национальный орган. В этом случае между национальными партнерами возникают исключительно горизонтальные связи (в которые редко когда включаются все национальные участники). В еврорегионах построенных по модели ассоциации, как правило, отсутствует структура, обеспечивающая координацию всех партнеров еврорегиона (секретариат), данные функции выполняет один из партнеров еврорегиона. Именно по такой модели построены не функционирующие в настоящее время на территории Калининградской области еврорегионы «Сауле» и «Шешупе».

Также, анализируя еврорегионы с участием партнеров из Калининградской области, необходимо понимать, какие цели и задачи были у каждого из еврорегионов и каков состав их участников. Так, еврорегион «Балтика» создавался с целью совместного решения различных проблем в юго-восточном регионе Балтийского моря [6]. Центральное место здесь занимают вопросы экологии, связанные с морехозяйственной деятельностью. Вместе с тем в число партнеров еврорегиона вхо-

¹ Например, в рамках еврорегиона «Балтика» функции национального секретариата с российской стороны выполняет Агентство по международным и межрегиональным связям Правительства Калининградской области.

дят несколько шведских регионов (ленов), которые зачастую иницируют различные проекты и ищут источники для их финансирования, в том числе через фонды Европейского союза.

Интересен в этом контексте и еврорегион «Неман». Инициированный в 1997 г. польской стороной, он создавался для разработки и реализации совместных планов и инициатив по улучшению состояния бассейна реки Неман [2]. Однако в последующем неформальным лидером еврорегиона стала белорусская Гродненская область, которая начала использовать данный формат как инструмент для международного и межрегионального экономического сотрудничества и продвижения своих товаров на рынки соседних стран².

В свою очередь, не функционирующие в настоящее время еврорегионы «Лына — Лава» и «Сауле» объединяет отсутствие четких целей и задач, а также лидирующего партнера, который мог бы предлагать и продвигать различного рода инициативы. Так, еврорегион «Сауле» создавался как инструмент мягкой силы для продвижения в регионе проекта по развитию автомагистрали «Виа Ганзеатика» (Санкт-Петербург — Псков — Рига — Елгава — Шяуляй — Таураге — Советск — Калининград — Эльблонг — Гданьск) [5]. Однако с момента создания еврорегиона, проект так и не перешел в стадию активной реализации, в результате чего и деятельность еврорегиона, лишенная четких целей, постепенно угасла. К тому же отсутствие «локомотива» в виде экономически развитого или столичного региона лишило еврорегион иного по направлению импульса в развитии, как это произошло с еврорегионом «Неман»³.

² Наиболее показательным в этом плане проведение в Гродненской области ежегодной республиканской универсальной выставки-ярмарки «Еврорегион “Неман”». В 2019 г. будет проходить 20-я по счету ярмарка. Данную ярмарку традиционно посещают делегации всех партнеров еврорегиона.

³ Потенциально таким «локомотивом» еврорегиона мог бы выступить город Советск, но в силу различных причин, в том числе экономических, он не смог взять на себя эти функции.

Во многом схожа с судьбой еврорегиона «Сауле» судьба двух оставшихся еврорегионов — «Лына — Лава» и «Шешупе». Первый создавался для целей совместного туристического развития трансграничной речной системы, второй — для обустройства малых городов и формирования входящих в границы еврорегиона велосипедных туристических маршрутов, которые должны были соединить эти города. Однако активная деятельность в обоих случаях остановилась на уровне подготовки проектной документации, хотя периодически отдельные социально-культурные мероприятия под эгидой данных еврорегионов все-таки проходят⁴.

Заключение

Несмотря на сложившуюся в настоящее время ситуацию с еврорегионами как в контексте Калининградской области, так и в целом на границах Российской Федерации, данный формат трансграничного сотрудничества сыграл важную роль в истории приграничного сотрудничества регионов России. Данный инструмент стал платформой для формирования международных партнерских связей на локальном и местном уровне, позволив определить общие проблемы и предложить инструменты для их решения. С развитием экономической и политической ситуации как внутри страны, так и в контексте международных отношений России со странами-соседями менялся и функционал данных еврорегионов. В результате этих процессов роль и значение еврорегионов постепенно уменьшалась, приведя к их кризису как инструмента поддержки и развития трансграничного сотрудничества.

Применение авторской модели позволило идентифицировать лишь 4 реально функционирующих еврорегиона из 11 с участием партнеров из России. В Калининградской области из

⁴ Так, под эгидой еврорегиона «Лына — Лава» ежегодно проходит трансграничный байдарочный сплав [9].

5 юридически существующих реально работающими оказались 2, но в обоих случаях российские партнеры не являются «локомотивами» еврорегионального сотрудничества.

Анализируя организационные структуры всех еврорегионов, можно выделить две принципиальные модели: ассоциация и партнерство. Модель ассоциации, в которой трансграничная структура функционирует как ассоциация, зарегистрированная в соответствии с законодательством государства-члена, на практике оказалась недееспособной (например, в еврорегионе «Лына — Лава»). В свою очередь, модель партнерства была тем эффективнее, чем большую роль в ее структурах сыграли органы власти субъекта Российской Федерации. Муниципалитеты и районы не имели достаточных средств и влияния, чтобы выполнять важную функцию в управлении еврорегионами.

Необходимо отметить, что кризис еврорегиональной модели характерен не только для России, но и для ЕС, где этот инструмент и был разработан. Еврорегионы перестали действовать как распределитель фондов ЕС, они все меньше и меньше могли собирать средства для своей деятельности, а их участие в реализации проектов уменьшалось. Еврорегионы на границах Российской Федерации не выступали в качестве институтов планирования, в отличие от еврорегионов внутри ЕС, которые со временем стали площадкой для формирования европейских групп территориального сотрудничества [8]. Однако по разным причинам, в первую очередь политическим и правовым, этого не произошло в еврорегионах на внешних границах ЕС, в том числе тех, в которых участвовали российские партнеры. В этой ситуации необходимо искать новые, менее бюрократические инструменты сотрудничества, более тесно связанные с программами помощи и в большей степени ориентированные на управление, чем существующие еврорегионы.

Статья подготовлена при финансовой поддержке гранта РФФИ №18-05-00083 «“Приморский фактор” конкурентного потенциала российского региона-эксклава: стратегии и механизмы реализации в условиях геополитической и геоэкономической турбулентности».

Список литературы

1. Белова А. В. Эффективность сотрудничества Калининградской области РФ со странами Балтии и Польшей в рамках совместных международных проектов // Прибалтийские исследования в России : матер. междунар. науч. конф. / под ред. А. П. Клемешева, Н. М. Межевича, Г. М. Федорова. Калининград, 2016. С. 12—17.
2. Викторovich А. М. Особенности и перспективы развития евро-регионов с участием Республики Беларусь // Вестник ГГТУ им. П. О. Сухого. 2003. № 2. С. 45—51.
3. Гуменюк И. С., Осмоловская Л. Г. Международное сотрудничество как фактор развития эксклавного региона — Калининградской области // Российское пограничье: социально-политические и инфраструктурные проблемы : матер. Всерос. науч.-практ. конф. М., 2016. С. 73—83.
4. Кондратьева Н. Б. Регионы России и Европейского союза на пути к строительству Общего экономического пространства / М., 2008.
5. Кондратьева Н. Б. Россия — ЕС: трансграничное сотрудничество вне конъюнктуры // Современная Европа. 2014. № 4 (60). С. 33—47.
6. Кошелев В. Н. Еврорегион «Балтика» // Космополис. 2008. № 2. С. 86—90.
7. Себенцов А. Б. Институциональное сотрудничество на российских границах: подходы к типологии // Стратегия развития приграничных территорий: традиции и инновации. Курск, 2018. С. 24—38.
8. Студзенецки Т., Гуменюк И. С. Европейская группа территориального сотрудничества (ЕГТС) как потенциальный инструмент польско-российского приграничного сотрудничества // Балтийский регион — регион сотрудничества-2018: проблемы и перспективы трансграничного сотрудничества вдоль Западного порубежья России : матер. междунар. науч. конф. / под ред. Г. М. Федорова, Л. А. Жиндарева, А. Г. Дружинина, Т. Пальмовского. Калининград, 2018. С. 266—283.
9. XVIII традиционный международный байдарочный сплав по реке Лына — Лава // Официальный сайт Администрации муниципального образования «Правдинский городской округ». URL: <https://admpravd.ru/news/culture/1512-xviii-tradicionnyy-mezhdunarodnyy-baydarochnyy-splav-po-reke-lyna-lava.html> (дата обращения: 03.08.2019).

10. *Barinov S., Kiryushin P.A.* Comparative analysis of euroregion development under different institutional circumstances. M., 2014.

Kretinin G.V., Mironyuk D.A., Tarasov I.N., Kuznetsova T. Yu. Dialogue of the borderland: from Euro Regions to Local Border Traffic. Political and geographical aspects // International Journal of Environmental & Science Education. 2016. Vol. 11, № 17. P. 10485—10492.

Об авторах

Иван Сергеевич Гуменюк, кандидат географических наук, доцент, Балтийский федеральный университет им. И. Канта, Россия.

E-mail: IGumeniuk@kantiana.ru

Томаш Студзенецки, профессор кафедры экономики услуг, Морская академия Гдыни, Польша.

E-mail: t.studzieniecki@wpit.am.gdynia.pl

The authors

Dr Ivan S. Gumenyuk, Associate Professor, Immanuel Kant Baltic Federal University, Russia.

E-mail: IGumeniuk@kantiana.ru

Dr Tomasz Studzieniecki, Gdynia Maritime Academy, Poland.

E-mail: t.studzieniecki@wpit.am.gdynia.pl

УДК 911.3:338.2

Е. В. Волошенко¹, К. Ю. Волошенко¹

¹ Балтийский федеральный университет им. И. Канта
(Калининград, Россия)

ИЗМЕРЕНИЕ И ОЦЕНКА ЭКОНОМИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ РЕГИОНОВ ЗАПАДНОГО ПОРУБЕЖЬЯ РОССИИ

Представлены результаты оценки уровня экономической безопасности регионов Западного порубежья России на основе разработанного авторами интегрального индекса для приграничных территорий. Анализируется динамика интегрального индекса на интервале 2000—2017 гг. и дается оценка изменения его составляющих субиндексов — общего, частного и специального. Устанавливается влияние фактора приграничности на уровень экономической безопасности.

The results of measuring the level of economic security for the Russia's western border regions are presented on the basis of the integrated index developed by the authors for the border territories. The dynamics of the integral index for 2000—2017 is analyzed and an assessment is given for changing in its composite subindexes — general, private and special. Using the results of measuring, the influence of the border factor on the level of economic security is analyzed.

Ключевые слова: экономическая безопасность, интегральные индексы, приграничный регион, регионы Западного порубежья России.

Keywords: economic security, integrated indices, border region, indicators, Russia's western border regions.

© Волошенко Е. В., Волошенко К. Ю., 2019

Введение

В российской практике развития теории экономической безопасности на региональном уровне одним из наиболее сложных методологических и методических вопросов остается ее измерение и оценка. Данная проблема приобретает особую актуальность применительно к приграничным регионам.

В рамках исследования «Обеспечение экономической безопасности регионов Западного порубежья России в условиях геополитической турбулентности», выполняемого за счет гранта Российского научного фонда (проект № 18-17-00112), авторами был разработан общий методический подход к учету фактора приграничности в оценке экономической безопасности регионов. В данной работе с использованием полученной на предыдущем этапе исследования системы индикаторов для измерения уровня экономической безопасности приграничных регионов на примере регионов Западного порубежья проводится расчет интегральных индексов для его оценки. Цель исследования состояла в выявлении влияния приграничного фактора на уровень экономической безопасности и его изменение в условиях наблюдаемой в последние годы геополитической турбулентности. Основное внимание уделено расчету интегрального индекса экономической безопасности в составе трех субиндексов: общего, частного и специального. Рассмотрено 17 регионов, измерение экономической безопасности проведено на интервале 2000—2017 гг. На основе результатов расчетов установлено влияние фактора приграничности на уровень экономической безопасности.

Методология исследования

Интегральные индексы рассчитывались на основе разработанной авторами системы общих, частных и специальных индикаторов [4], что позволило сформировать три типа оценок:

общий интегральный индекс ($I_{\text{общ}}$), частный интегральный индекс ($I_{\text{частн}}$), специальный интегральный индекс ($I_{\text{спец}}$). Такое деление дает более детальное представление об условиях обеспечения уровня экономической безопасности.

Расчеты индексов экономической безопасности для регионов Западного порубежья России проведены с использованием методики, предложенной в работах В. К. Сенчагова, С. Н. Митякова и Е. С. Митякова [1; 3; 5—7]. Методика построения индексов экономической безопасности основана на приведении значений входящих в их состав индикаторов к безразмерному виду и последующем сравнении полученных значений индексов с установленными пороговыми значениями. В общем случае выделяют «затратные» и «эффектные» индикаторы [1]. Для «затратных» индикаторов должно выполняться условие «не более порогового значения», для «эффектных» — «не менее порогового значения».

Нормирующие функции выбираются так, чтобы после нормировки все индикаторы становились «эффектными». Это предоставляет возможность показать на лепестковой диаграмме пороговые значения индикаторов в виде линии $y=1$, а негативные значения индикаторов располагать внутри сектора, ограниченного линией $y=1$. Определены экономически оправданные «зоны риска» (табл.).

Экономически оправданные «зоны риска» по С. Н. Митякову [1]

Зона риска	Характеристика	Пороговое значение индикатора
Катастрофический риск. Представляет реальную угрозу экономической безопасности и требует немедленной реакции со стороны органов государственного управления	Внутри сектора, ограниченного $y=0,25$	Для соотношения типа «не менее» пороговое значение превышает его реальное значение более чем в 10 раз; для соотношения типа «не более» — более чем в 10 раз

Окончание табл.

Зона риска	Характеристика	Пороговое значение индикатора
Критический риск. Соответствует развитию кризисных явлений в экономике и требует стратегических решений для постепенного выхода в более безопасный режим	Внутри сектора, ограниченного $y=0,25$ и $y=0,5$	Для соотношения «не менее» — превышение от 10 до 3 раз соответственно. Для соотношения «не более» справедлива обратная зависимость
Значительный риск. Положение нежелательно, во многих случаях не удастся его быстро исправить, важным является изучение тенденций изменения соответствующих индексов	Внутри сектора, ограниченного $y=0,50$ и $y=0,75$	Пороговое значение индикатора превышает его реальное значение от 3 до 1,6 раза соответственно
Умеренный риск. Ситуация является типичной для целого ряда индикаторов и, как правило, не представляет значительных угроз	Внутри сектора, ограниченного $y=0,75$ и $y=1$	Пороговое значение индикатора весьма незначительно превышает его реальное значение (не более чем в 1,6 раза)
Стабильность. Любое значение индикаторов является позитивным	Вне сектора, ограниченного $y=1$	Линия $y=1$ совпадает с пороговым значением, линия $y=1,25$ превышает его в 1,6 раза, линия $y=1,5$ — в 3,3 раза

Для расчета собственно интегральных индексов применяется среднее геометрическое соответствующих нормированных показателей. На интервале 2000—2017 гг. в составе общих и частных индикаторов отобрано соответственно 20 и 15 показателей, в составе специальных индикаторов — 35 показателей по 10 проекциям.

При расчете интегральных индексов экономической сложности по ряду регионов Западного порубежья России учитывается ряд ограничений и сделаны соответствующие допущения. Так, по отдельным показателям отсутствуют статистические данные (наиболее часто — на временном интервале 2000—2005 гг.), например доля транспорта (и связи) в финансовом результате прибыльных организаций (на 1 января) или величина государственного долга субъектов РФ. По другим показателям не ведется учет показателя по причине отсутствия явления. Так, по Санкт-Петербургу отсутствует учет показателя «сбор зерна (зерновых) на душу населения», аналогичная ситуация наблюдается по Мурманской области и Ненецкому АО. По Севастополю и Республике Крым за 2014—2015 гг. отсутствуют статистические данные по таким показателям, как доля убыточных организаций, уровень безработицы, по затратам на разработку и доле инновационных товаров, работ, услуг в отгрузке и пр. В указанных случаях значение показателей принималось на уровне 1, то есть фактически они исключаются из расчета интегрального индекса.

В целом на этапе подготовки исходных данных решалось два типа задач: 1) дополнение временно отсутствующих данных (поступление некоторых данных может запаздывать); 2) формирование недостающих данных, получение которых от статистических и / или таможенных служб не представляется возможным. Применялись следующие подходы: сохранение средних значений или пропорций прошлых лет, расчет с использованием рядов данных за предыдущие годы, расчет с использованием факторных регрессионных моделей и др.

Оценка уровня экономической безопасности

Результаты оценки уровня экономической безопасности регионов Западного порубежья России по общему интегральному индексу на интервале 2000—2017 гг. приведены на рисунке 1.

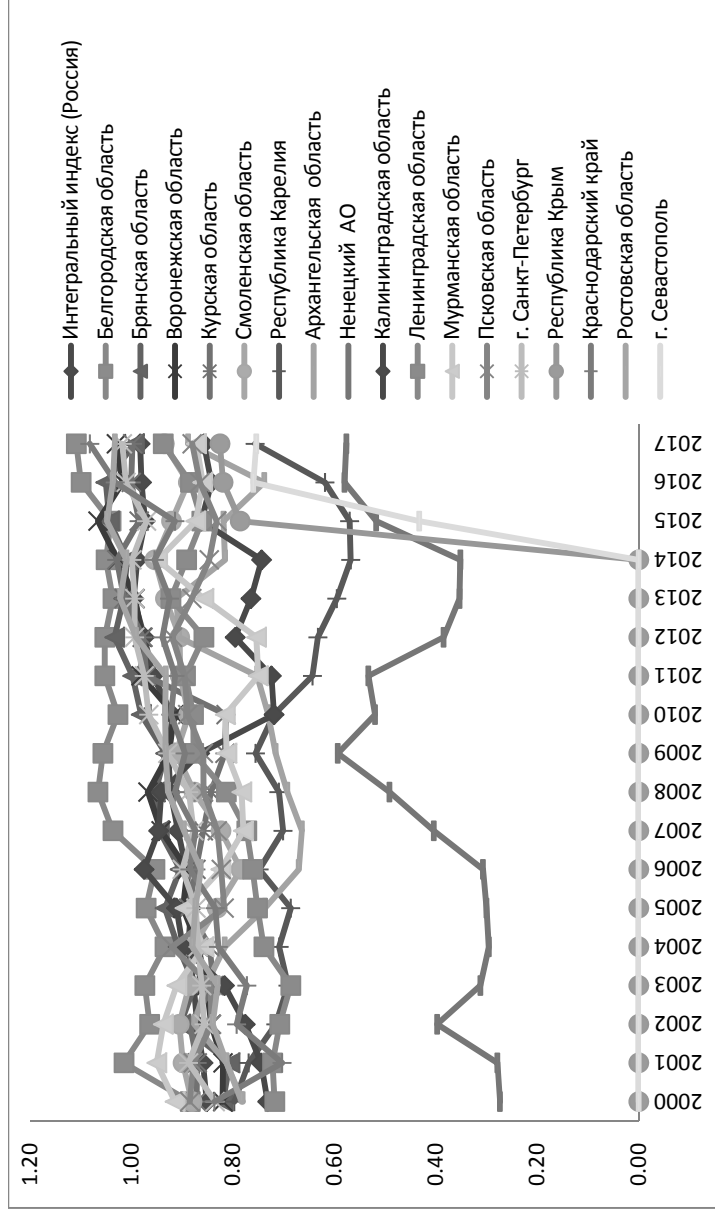


Рис. 1. Общий интегральный индекс экономической безопасности по регионам Западного порубежья России

Согласно установленным границам безопасности (табл., с. 101—102), все регионы Западного порубежья России, кроме Белгородской области и Ненецкого АО, находились в зоне *умеренного риска* — значение интегрального индекса выше 0,75, но ниже 1. Это типичная ситуация для большинства индикаторов в составе интегрального индекса, для которых пороговые значения могут незначительно превосходить реальные значения. В 2001 г. и начиная с 2007 г. только в Белгородской области отмечается *стабильная ситуация* по уровню экономической безопасности: интегральный индекс выше 1, следовательно, пороговые значения индикаторов превышены и по каждому входящему в его состав показателю наблюдаются позитивные изменения. Самая плохая ситуация зафиксирована для Ненецкого АО: на всем интервале регион находился в зоне *критического риска*, а в период 2015—2017 гг. достиг *значительного риска*, однако в минимальных пограничных значениях (интегральный индекс не превысил 0,6).

В рейтинге регионов первое место в течение 2001—2017 гг. занимает Белгородская область, кроме 2006 и 2015 гг., когда лидерство соответственно принадлежало Калининградской и Воронежской областям. В 2000 г. первое место занимала Мурманская область. На втором месте преимущественно оказывалась Брянская область, хотя в отдельные годы и теряла свои позиции. Так, до 2005 г. ее опережала Мурманская область, в 2008 г. — Воронежская, в 2013 и 2015 гг. — Ростовская, в 2014 г. — Курская, в 2017 г. — Краснодарский край. Третье место в рейтинге в разные годы принадлежало Смоленской (2001—2003 гг.), Брянской (2004 и 2006—2008 гг., 2013 и 2015 гг.), Калининградской (2005 г.), Ростовской областям (2009 и 2016—2017 гг.), Санкт-Петербургу (2010 и 2012 гг.), Воронежской области (2011 и 2014 гг.). В течение 2000—2017 гг. четвертое и пятое места занимали такие регионы, как Курская, Смоленская, Брянская, Воронежская,

Псковская, Ростовская области и Санкт-Петербург. Изменчивая динамика в пределах 10 позиций рейтинга отмечается для Архангельской Калининградской, Псковской областей и Краснодарского края. Наиболее низкие позиции в рейтинге (последние 5 мест) занимали на всем интервале 2000—2017 гг. Республика Карелия, Ненецкий АО, Архангельская, Ленинградская, Калининградская области и с 2015 г. Республика Крым и Севастополь.

Примечательно, что в составе общих индикаторов, который был определен в соответствии с общеизвестными подходами к экономической безопасности, приоритет отдается использованию внутреннего потенциала. В этой связи те приграничные регионы, которые в меньшей степени были вовлечены в международные связи и обмен, получили лучшие значения общего интегрального индекса. Данное утверждение подтверждается расчетом частного интегрального показателя безопасности (рис. 2), который учитывает оценку зависимости от связей соседних регионов с зарубежными странами и специфику взаимоотношений России с этими странами.

На всем анализируемом интервале подавляющая часть регионов находилась в зоне умеренного риска (индекс от 0,75 до 1,0), а в 2017 г. лишь Ленинградская область оказалась в зоне стабильности (индекс выше 1).

Исключение составляли отдельные годы только для Калининградской и Курской областей, попадающих в зону значительного риска (индекс от 0,5 до 0,75), и для Ненецкого АО, оказывавшегося в зоне критического риска (от 0,25 до 0,5). Отметим, что в последние годы Ненецкий АО находится в зоне катастрофического риска (индекс ниже 0,25), что обусловлено снижением внешнеторгового оборота. Так, по данным Архангельскстата и ФТС, в 2016—2017 гг. по Ненецкому АО во внешнеторговом обороте фиксировались нулевые значения.

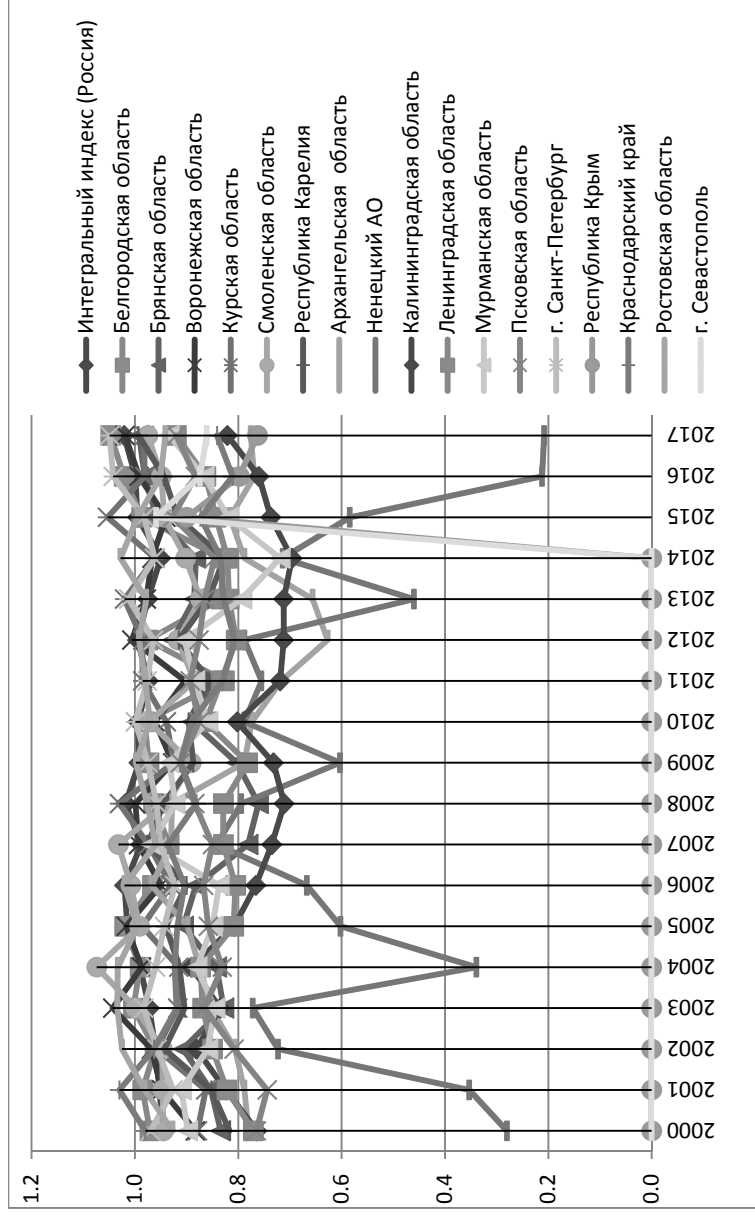


Рис. 2. Частный интегральный индекс экономической безопасности по регионам Западного побережья России

Полученные результаты характеризуют неудовлетворительную ситуацию в части использования имеющегося приграничного потенциала регионов, что и не позволяет им занимать положение в зоне стабильности. Например, показатель динамики в составе интегрального индекса в 2000—2017 гг. по таким индикаторам, как коэффициент международной конкурентоспособности и коэффициент приграничной специализации внешнеторгового оборота: меньше половины рассматриваемых регионов достигают пороговых значений. Причем для остальных отмечаются показатели внешнеторговой активности как в целом, так и в отношении соседних приграничных стран ниже, чем по России. Например, в позиции международной конкурентоспособности, для роста которой основное значение имеет положительный чистый экспорт, величина выше и / или на среднероссийском уровне наблюдалась в последние годы только для Белгородской, Архангельской, Мурманской, Ленинградской, Ростовской областей, Республики Карелия, а выше единицы — для Воронежской и Курской областей и Краснодарского края. Соответственно, преимущественно приграничный потенциал используется в части наращивания импорта для конечного потребления, не позволяя создавать достаточную добавленную стоимость в производстве и увеличивать экспортные возможности. Обращает на себя внимание и невысокая приграничная специализация внешнеторгового оборота регионов Западного порубежья России. Из 17 рассматриваемых регионов только в 3 (Брянской, Смоленской, Псковской областях и до 2014 г. в Белгородской области) объем торговли с соседними странами превышал 30% общего внешнеторгового оборота. По остальным регионам указанный индикатор составляет в среднем от 10 до 15%.

Специальный интегральный индекс позволяет оценить отдельные составляющие элементы экономической безопасности (рис. 3).

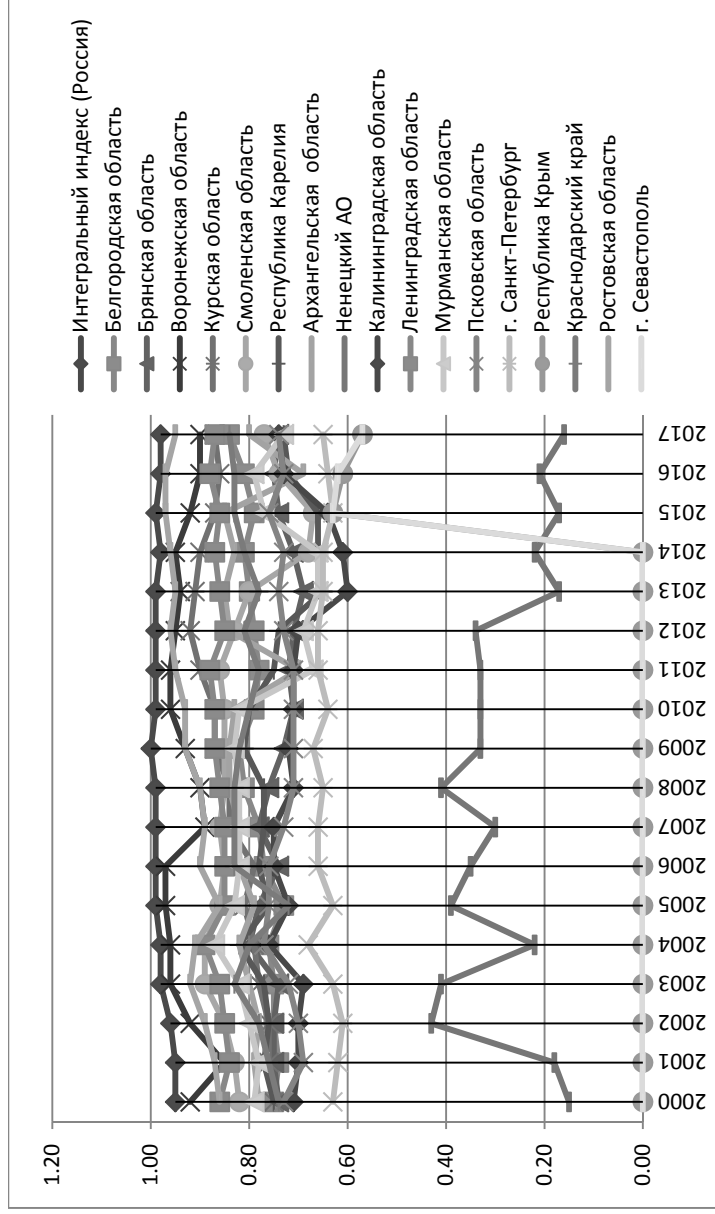


Рис. 3. Специальный интегральный индекс экономической безопасности по регионам Западного побережья России

Ни один из регионов Западного порубежья России не обеспечивает условий экономической безопасности: 7 регионов находятся в зоне умеренного риска (индекс от 0,75 до 1,0), а остальные — в зоне значительного риска (индекс от 0,5 до 0,75). Лучшие позиции имеют такие регионы, как Ростовская, Воронежская, Ленинградская, Курская, Белгородская, Архангельская области, Краснодарский край. Худшие позиции фиксируются по Севастополю, Республике Крым и Санкт-Петербургу по причине низкой продовольственной безопасности. В течение 2000—2017 гг. не обнаруживается однозначной динамики индекса, причем она существенно отличается по регионам. В среднем рост отмечается в период 2000—2009 гг., далее фиксируется падение индекса, восстановление положительной динамики наблюдается только с 2014 г. Следует отметить, что по ряду регионов по итогам 2017 г. отмечается падение, а не рост индекса — в среднем по России, в Брянской, Воронежской, Ленинградской, Мурманской, Ростовской областях, Ненецком АО, Севастополе и Республике Крым.

В рейтинге регионов в 2000—2009 гг. первое место, практически не теряя позиций, занимала Воронежская область, второе — Ростовская область. После 2009 г. позиции регионов изменились и первое место стала занимать Ростовская область. Также в пятерку лидеров в разные годы входили Ленинградская, Курская, Смоленская, Архангельская области и Краснодарский край.

Экономико-демографическая безопасность практически по всем регионам оказывается в зоне умеренного риска, причем в последние годы происходит ее ухудшение. В среднем в период 2005—2012 гг. стабильная ситуация наблюдалась в Курской, Смоленской, Архангельской, Калининградской, Ленинградской, Ростовской областях, Санкт-Петербурге и Ненецком АО. Положительная динамика в эти годы была связана с сокращением демографической нагрузки на трудоспособное население и ростом эффективного миграционного взаимодействия с зарубежными странами. Однако по причине ухудшения после 2014 г. указанных показателей отмечается снижение

и интегрального индекса демографической безопасности: он фиксируется на уровне ниже 1.

По *продовольственной безопасности* ситуация несколько лучше, причем в последние годы отмечается рост индекса по регионам. При этом можно выделить достаточно обеспеченные продовольствием и дефицитные регионы. Только Санкт-Петербург находится в зоне катастрофического риска. Это объясняется отсутствием самообеспеченности потребления за счет собственного производства сельскохозяйственной продукции. Неудовлетворительная ситуация отмечается и в Мурманской области, она находится в зоне значительного риска, причем в 2017 г. достигнуто нижнее значение границы (0,5), после которого последует ситуация критического риска (от 0,25 до 0,5). В зоне умеренного риска находятся такие регионы, как Архангельская, Калининградская, Псковская области, Республика Карелия и Севастополь. По остальным регионам отмечается стабильная продовольственная безопасность.

Уровень *социальной безопасности* в регионах Западного порубежья удовлетворительный: во всех регионах значение индекса выше 1,0, кроме Белгородской, Ленинградской областей, Краснодарского края и Ненецкого АО. Основная причина связана с меньшей долей бюджетных расходов на социально-культурные мероприятия (в сфере образования, здравоохранения, социальной политики) и обеспеченностью врачами всех специальностей в сравнении со среднероссийским уровнем, для Ненецкого АО дополнительно устанавливается неудовлетворительное значение индекса концентрации доходов. Несколько ухудшилась в последние годы ситуация и в Ростовской области — с 2015 г. индекс стал ниже 1,0, произошло снижение показателей в части бюджетных расходов и обеспеченности врачами.

Инновационная и научно-технологическая безопасность по большинству регионов Западного порубежья не достигается. Только Санкт-Петербург и Ростовская область находятся в зоне умеренного риска (от 0,75 до 1,0), еще 5 регионов (Белгородская, Брянская, Воронежская, Курская, Архангельская об-

ласти) — в зоне значительного риска (от 0,5 до 0,75), остальные регионы расположены в зоне критического риска (от 0,25 до 0,5). Неудовлетворительное состояние безопасности связано с низкой долей инновационных товаров, работ, услуг в общем объеме экспорта и удельного веса внутренних затрат на исследования и разработки в ВРП. Также отмечается незначительная активность в части использования передовых производственных технологий по отношению к числу действующих организаций.

Финансовая безопасность обеспечена в 10 из 17 регионов Западного порубежья России: Белгородской, Воронежской, Курской, Смоленской, Калининградской, Ленинградской, Ростовской областях, Республике Карелия, Краснодарском крае, Санкт-Петербурге. Остальные регионы находятся в зоне умеренного риска. Основная причина заключается в низкой доле кредитных ресурсов предпринимательского сектора в ВРП по сравнению со средним уровнем по РФ, а также низкой доле собственных доходов бюджета на душу населения.

Транспортная безопасность имеет различия по регионам. Так, стабильная ситуация фиксируется в Брянской, Архангельской, Калининградской, Ленинградской областях, Краснодарском крае. В зоне критического риска оказываются Воронежская, Курская области и Севастополь. Остальные регионы попадают в зону умеренного риска. Главная причина невысокой транспортной безопасности связана с износом основных фондов, а также сохраняющимися высокими показателями числа ДТП. При этом почти в половине регионов, кроме Санкт-Петербурга, Ненецкого АО, Воронежской, Курской, Архангельской областей, Республик Крым и Карелия и Севастополя, отмечается высокая транспортная емкость ВРП.

Уровень *энергетической безопасности* достигается в 7 из 17 регионов Западного порубежья России: Воронежской, Курской, Смоленской, Калининградской, Ростовской областях, Ненецком АО и Санкт-Петербурге. В 2 регионах (Белгородской и Брянской областях) отмечена критическая ситуация по причине недостаточного уровня собственной генерации.

Остальные регионы находятся в зоне умеренного риска, что связано с сохраняющимся более высоким уровнем энергоемкости ВРП в сравнении со среднероссийскими значениями и износом основных фондов.

Внеэкономическая безопасность обеспечена также по 7 из 17 регионов. Это Белгородская, Архангельская, Ленинградская, Мурманская, Ростовская области, Республика Карелия, Краснодарский край. В зоне критического риска находятся Калининградская область, Республика Крым и Севастополь. Основная причина — существенное превышение импорта над экспортом. В зоне значительного риска оказалась Брянская область, остальные регионы располагаются в зоне умеренного риска.

Ситуация по *экологической безопасности* по регионам лучше, чем по другим видам экономической безопасности. Исключение составили Калининградская область и Санкт-Петербург, которые оказались в зоне критического риска. Это связано с высокой долей орошаемых и / или осушаемых земель в общей площади сельскохозяйственных земель и невысоким по сравнению со среднероссийским уровнем объемов текущих (эксплуатационных) затрат в инвестициях в основной капитал. Наилучшие показатели по экологической безопасности обеспечены в Белгородской, Брянской, Воронежской, Курской, Ростовской областях, остальные регионы находятся в зоне умеренного риска.

Безопасность регионов по обеспечению условий цифровой трансформации отличается низким уровнем, все находятся в зоне критического риска. Исключение составляет только Санкт-Петербург, где показатель равен 1,0, и Воронежская область, которая располагается в зоне значительного риска (индекс от 0,5 до 0,75). Основная причина для всех регионов — резкое сокращение после 2007 г. числа лиц, занятых научными исследованиями и разработками, на 10 тыс. занятого населения, а также отмечаемая низкая изобретательская активность в течение всего исследуемого периода (2000—2017).

Заключение

В течение 2000—2017 гг. отмечается рост суммарного индекса, но в целом стабильный уровень экономической безопасности не достигается как в среднем по РФ, так и регионам Западного порубежья. Лучшие позиции в разные годы на всем рассматриваемом интервале занимали Белгородская, Воронежская, Курская, Ленинградская, Ростовская области, Краснодарский край. По итогам 2017 г. в рейтинге регионов топ-5 составили Краснодарский край, Воронежская, Ленинградская, Белгородская и Ростовская области. Худшие позиции отмечены для Ненецкого АО, Севастополя и Республики Крым. За их исключением регионы Западного порубежья размещаются в зонах умеренного и значительного риска. Как свидетельствуют расчеты частного и специального интегральных индексов, влияние приграничного фактора проявляется не только в неустойчивой динамике уровня экономической безопасности регионов, но и в значительной роли для его обеспечения отдельных подвидов безопасности, таких как демографическая, продовольственная, транспортная, энергетическая, финансовая и др.

Исследование выполнено за счет гранта Российского научного фонда, проект № 18-17-00112 «Обеспечение экономической безопасности регионов Западного порубежья России в условиях геополитической турбулентности».

Список литературы

1. Митяков Е. С., Митяков С. Н. Адаптивный подход к вычислению обобщенного индекса экономической безопасности // Современные проблемы науки и образования. 2014. №2. С. 415—421.
2. Митяков С. Н., Митяков Е. С., Романова Н. А. Экономическая безопасность регионов Приволжского федерального округа // Экономика региона. 2013. №3. С. 81—91.
3. Митяков Е. С., Митяков С. Н. Оценка дифференциации регионов России на основе анализа индикаторов экономической безопасности // Проблемы теории и практики управления. 2015. №12. С. 30—41.

4. *Проблемы экономической безопасности регионов Западного побережья России: монография* / под ред. проф. Г.М. Федорова. Калининград, 2019.

5. *Сенчагов В.К., Митяков С.Н.* Использование индексного метода для оценки уровня экономической безопасности // Вестник Академии экономической безопасности МВД России. 2011. №5. С. 41—50.

6. *Сенчагов В.К., Максимов Ю.М., Митяков С.Н., Митякова О.И.* Инновационные преобразования как императив экономической безопасности регионов: система индикаторов // Инновации. 2011. №5 (151). С. 56—61.

7. *Сенчагов В.К., Иванов Е.А.* Структура механизма современного мониторинга экономической безопасности России. М., 2015. URL: https://inecon.org/docs/Senchagov_Ivanov.pdf (дата обращения: 06.09.2019).

Об авторах

Елена Витальевна Волошенко, кандидат географических наук, доцент, Балтийский федеральный университет им. И. Канта, Россия.
E-mail: EVoloshenko@kantiana.ru

Ксения Юрьевна Волошенко, кандидат экономических наук, директор центра моделирования социально-экономического развития региона, Балтийский федеральный университет им. И. Канта, Россия.
E-mail: KVoloshenko@kantiana.ru

The authors

Dr Elena V. Voloshenko, Associate Professor, Immanuel Kant Baltic Federal University, Russia.
E-mail: EVoloshenko@kantiana.ru

Dr Ksenia Yu. Voloshenko, Director of the Center for Modeling of Socio-Economic Development of the region, Immanuel Kant Baltic Federal University, Russia.
E-mail: KVoloshenko@kantiana.ru

УДК 314.7, 913, 331.52, 346.548

А. В. Лялина¹

¹ Балтийский федеральный университет им. И. Канта
(Калининград, Россия)

**ВЛИЯНИЕ МЕЖДУНАРОДНОЙ ТРУДОВОЙ МИГРАЦИИ
НА СОЦИАЛЬНУЮ БЕЗОПАСНОСТЬ РЫНКОВ ТРУДА РЕГИОНОВ
ЗАПАДНОГО ПОРУБЕЖЬЯ РОССИИ**

Международная трудовая миграция существенно влияет на развитие принимающего рынка труда. Она затрагивает его социальную безопасность в части обеспечения местного населения рабочими местами и достойной оплатой труда, создания благоприятных условий для трудовой деятельности. Анализ миграционных последствий показал, что половина регионов Западного порубежья испытывает демпинг заработной платы и маргинализацию трудовых ресурсов. При этом Санкт-Петербург, Ненецкий автономный округ, Ленинградская и Калининградская области подвержены этим явлениям в наибольшей степени, Севастополь и Республика Крым — в наименьшей.

International labour migration influences to the host labour market. It affects its social security in terms of providing local people with jobs and decent wages, creating favorable conditions for work. An analysis of the migration consequences showed that half of the Russian western border regions experience wage dumping and marginalization of labour resources. St. Petersburg, the Nenets Autonomous District, the Leningrad and Kaliningrad regions are most affected by these phenomena, on the contrary, Sevastopol and the Republic of Crimea are least affected.

Ключевые слова: социальная безопасность рынка труда, миграционные риски, международная трудовая миграция, последствия миграции для рынка труда.

Keywords: labour market social security, migration risks, international labour migration, migration consequences for labour market.

© Лялина А. В., 2019

Введение

Рынок труда является важным сегментом обеспечения национальной социальной безопасности. Под социальной безопасностью государства понимается «совокупность мер по защите целей, идеалов, ценностей и интересов человека, семьи, страны и народа в социальной сфере, развитие социальной структуры и отношений в обществе, системы жизнеобеспечения и социализации людей, образа жизни в соответствии с потребностями прогресса нынешних и будущих поколений» [2, с. 161]. Так, рынок труда определяет социальную безопасность государства посредством обеспечения нормального уровня доходов и благосостояния населения, стабильного уровня воспроизводства производительных способностей работников. В рамках теории «социальной безопасности» рынок труда должен обеспечивать стабильную и устойчивую к внешним и внутренним неблагоприятным воздействиям и потрясениям жизнедеятельность общества, сохранять его целостность, независимость и способность к воспроизводству и прогрессу. Ведь проблемы занятости и безработицы в качестве социальных угроз часто приводят к ухудшению социального микроклимата и снижению качества жизни отдельных индивидов и общества в целом [1; 5]. Поэтому миграция, в частности международная трудовая, когда трудящиеся-мигранты вступают в конкуренцию за рабочие места с местным населением, нарушает сложившийся на рынке труда баланс, либо усугубляя, либо стимулируя его. Так, неготовность принимающего рынка труда полноценно «абсорбировать» трудящихся-мигрантов, которая проявляется в концентрации последних в отдельных нишах рынка труда, его последующей сегментации и нелегальной занятости иностранных граждан, в совокупности с «обеднением» рынка труда собственными трудовыми ресурсами могут привести и часто приводят к негативным последствиям. Среди них наиболее чувствительными для населения являются социальные, такие как рост уровня безработицы, падение уровня доходов и многие другие. Именно это зачастую

определяют отрицательное отношение населения к трудящимся-мигрантам, межэтническую напряженность и дискриминационные настроения в обществе.

Регионы, имеющие государственную границу, по определению должны обладать большими возможностями для привлечения иностранной рабочей силы (ИРС). Российские регионы вдоль западной границы страны отличаются соседством с бывшими республиками СССР (в том числе Белоруссией, с которой создан единый рынок труда в рамках ЕАЭС), имеющими исторически сложившиеся тесные связи в российских пограничными регионами. В то же время безопасность этих территорий в современных условиях находится под угрозой вследствие вхождения страны в период геополитической и геоэкономической турбулентности после известных событий на Украине в 2014 г. [8, с. 16].

Таким образом, актуальность исследования определяется необходимостью изучить подверженность регионов Западного побережья России (как потенциально наиболее активно вовлеченных в мировой рынок труда) негативным миграционным последствиям на их рынках труда.

Международная трудовая миграция в регионах Западного побережья России

Несмотря на то что для большинства исследуемых субъектов наибольшее значение для экономического развития имеет временная трудовая миграция населения из других регионов России, международная трудовая миграция (МТМ) также играет большую роль, зачастую определяя процессы формирования трудовых ресурсов. Регионы Западного побережья России достаточно сильно различаются по складывающейся ситуации в сфере МТМ. Все регионы, за исключением Севастополя, характеризуются положительным сальдо миграции в международном обмене трудящимися-мигрантами (рис. 1).

Максимальные значения миграционного сальдо наблюдаются в Санкт-Петербурге, Ленинградской области и Ненецком АО. Важно отметить, что практически нулевое сальдо миграции в Калининградской области обусловлено повышенным оттоком российских граждан за рубеж главным образом для работы в судоходстве, в том числе на морских судах под «удобными флагами», на промышленных предприятиях, связанных с морским рыболовством и переработкой рыбы. На Калининградскую область приходится более 17,0% всех выезжающих на заработки за границу российских граждан. Еще большую долю демонстрирует только Краснодарский край — 23,5%.

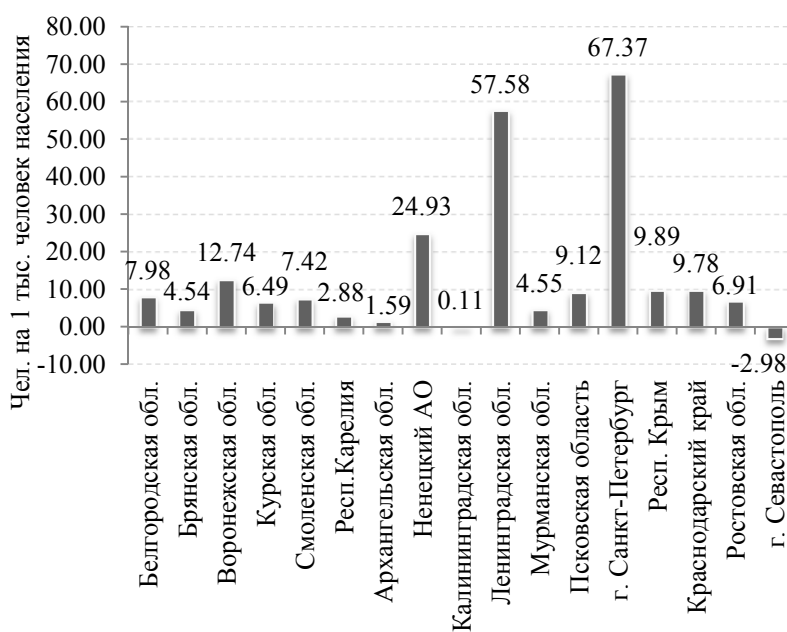


Рис. 1. Сальдо международной трудовой миграции в 2017 г.

Источник: рассчитано автором по [7].

Ежегодно исследуемые регионы стягивают около 20,0% ИРС, занятой в экономике страны. Основными реципиентами здесь выступают регионы с наиболее емким рынком труда — Санкт-Петербург (200—220 тыс. трудящихся-мигрантов из-за рубежа ежегодно, или 12,0—13,0% суммарной ИРС), соседняя Ленинградская область (3,0—3,5%) и Краснодарский край (2,6%) (рис 2.).

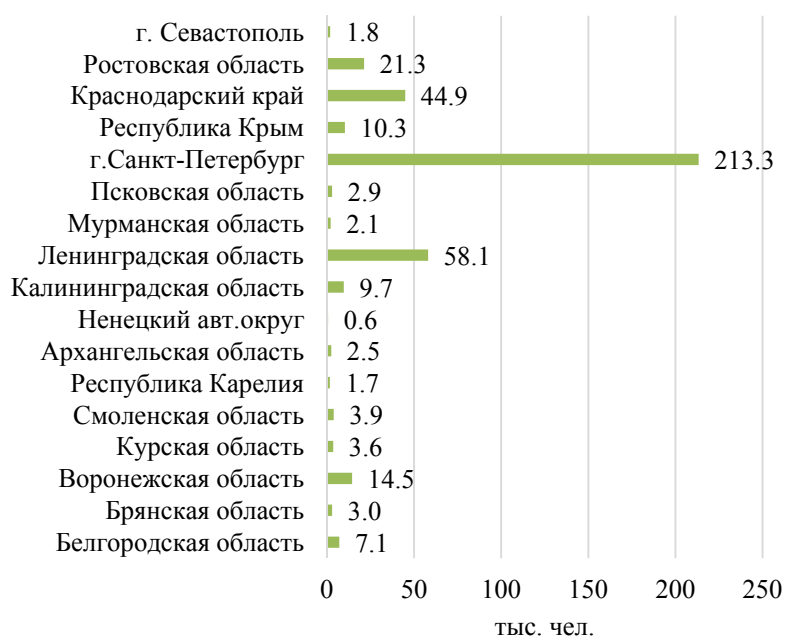


Рис. 2. Численность ИРС в регионах Западного порубежья России, в среднем за 2016—2017 гг.

Источник: составлено автором по [7].

В то же время высокой долей ИРС от числа занятого населения характеризуются также Калининградская область и Ненецкий АО (рис. 3). За последние 6 лет потребность в рабочей силе в подавляющем большинстве регионов Западного порубежья

бежья России, как и в целом по стране, выросла в силу необходимости обеспечения стабильного роста экономики в условиях складывающегося дефицита собственных трудовых ресурсов. И если столичные наиболее развитые рынки труда (Санкт-Петербург и Ленинградская область) могут отчасти замещать потребность в рабочей силе из соседних субъектов, то для наименее развитых, особенно для «оторванной» от основной территории страны Калининградской области, проблема привлечения дополнительных трудовых ресурсов из-за рубежа выходит на первый план.

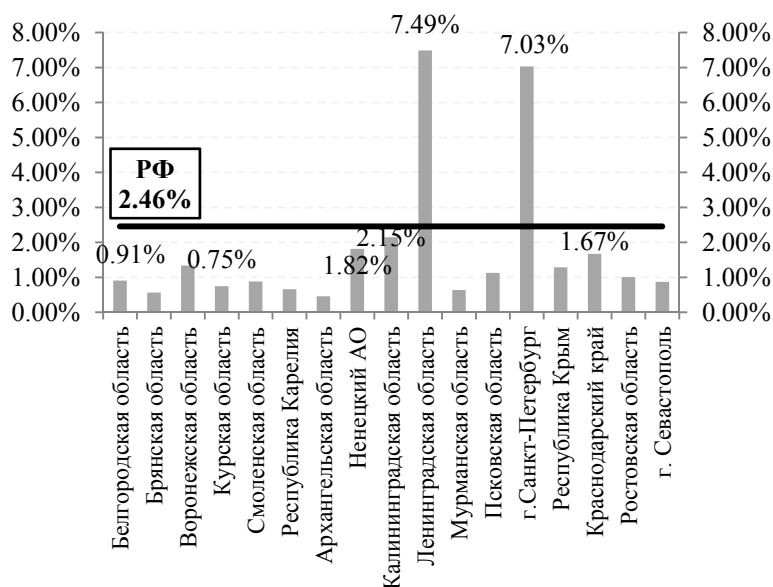


Рис. 3. Доля документированной ИРС от общего числа занятых в экономике региона в 2017 г., %

Источник: рассчитано автором по [7].

Несмотря на то что исследуемые регионы во многом обладают чертами МТМ, общими для страны в целом (привлечение ИРС в административные центры из центральноазиатских республик, трудоустройство их преимущественно в строи-

тельстве), приграничное положение определяет некоторые особенности географии миграционных потоков. Аграрные территории, такие как Белгородская и Ростовская области, Краснодарский край, Республика Крым, характеризуются развитием сезонной трудовой миграции в летний период, в том числе из соседней Украины. «Украинский кризис» и ситуация с привлечением на работу граждан Украины затронули также приграничные Брянскую и Курскую области. Ленинградская область и Санкт-Петербург характеризуются большим разнообразием международных миграционных связей, привлекая рабочую силу из разных стран. Кроме того, подавляющая часть ИРС занята здесь в сфере услуг. В Калининградской области имеет место приграничная экономическая миграция, но также высока доля трудовых мигрантов из Белоруссии. Эта особенность сближает регион со Смоленской и Псковской областями. Для приграничных субъектов Арктической зоны РФ присущ вахтовый тип миграции, преобладание межрегиональной трудовой миграции над международной.

Исходя из этих положений очевидно, что МТМ оказывает различное воздействие на рынки труда регионов Западного побережья России.

Влияние международной трудовой миграции на социальную безопасность рынков труда регионов Западного побережья России

Наибольшее значение для регионов имеет возможный демпинг заработных плат, поскольку в 10 из 17 исследуемых субъектов заработная плата трудящихся-мигрантов не превышает 74,0% от среднерегиональной, а в Мурманской области и Санкт-Петербурге — 50,0% (рис. 4). В. И. Мукомель отмечает, что уровень оплаты труда мигрантов ниже вследствие существенно меньшего опыта работы на конкретном предприятии, более низкого уровня образования и меньших возможностей для его повышения [4]. Исследования показывают, что оплата труда существенно варьируется как внутри отдельных отраслей, так и внутри различных профессиональных групп работников [3]. Однако столь сильное расхождение оплаты труда

предрасполагает к демпингу заработной платы местного населения. В то же время завышение оплаты труда иностранных работников по сравнению с местным населением, которое наблюдалось весь предолимпийский период (с 2011 г.) в Краснодарском крае, могло стать фактором напряженности в обществе.

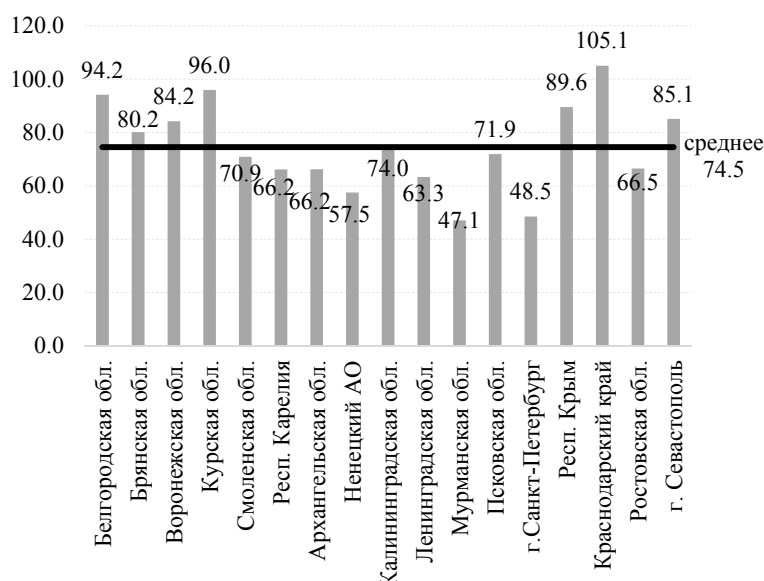


Рис. 4. Отношение среднемесячной заработной платы иностранного работника¹ к средней по региону, в среднем за 2011—2017 гг., %

Источник: рассчитано автором по [7].

¹ Средний размер оплаты труда иностранного работника до 2015 г. определялся из средних значений заявленной работодателями оплаты труда в соответствии с уточненными сведениями о рабочих местах, на которые предполагалось привлечение иностранных работников (приказы Министерства труда и социальной защиты). Данные после 2015 г. рассчитывались исходя из размера авансового платежа по НДФЛ (стоимости патента). Средней заработной платой ИПС, трудоустроенной по разрешениям на работу (после 2015 г.), пренебрегли, так как она составляет крайне малую долю от всех трудящихся-мигрантов в регионах. Более того, как правило, стоимость патента завышена и превышает 13% от зарплаты.

Также больше половины (10 из 17) исследуемых субъектов могут испытывать проблемы маргинализации трудовых ресурсов вследствие отсутствия у прибывших с целью работы иностранных граждан законных оснований для трудовой деятельности. Такие мигранты либо не работают вовсе, либо работают в стране незаконно, что способствует развитию явлений трудовой эксплуатации. Трудящиеся-мигранты, меняя место приложения своего труда, зачастую попадают в состояние «кризиса» в связи с неопределенностью своего социального положения, невключенностью (или неполной включенностью) в социальные структуры, статусной рассогласованностью. Именно это определяет их подверженность маргинализации (рис. 5).

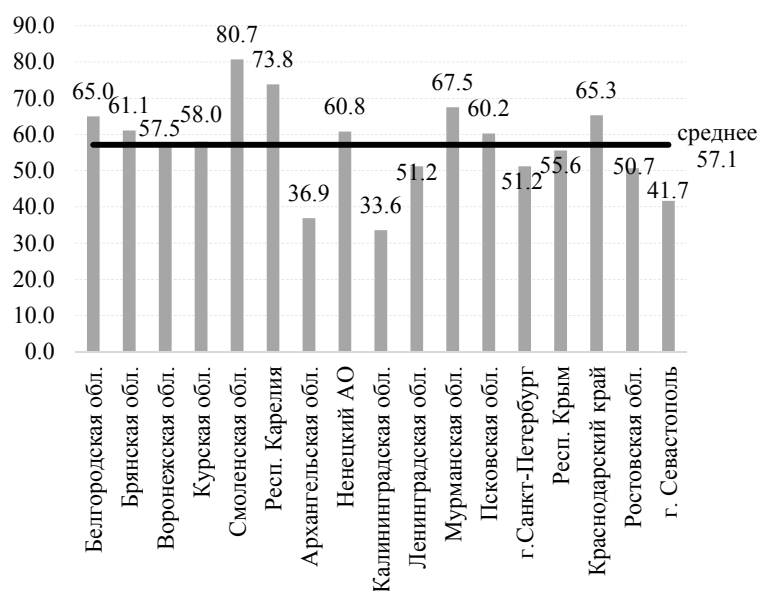


Рис. 5. Уровень безработицы среди иностранных граждан — трудовых мигрантов², в среднем за 2016—2017 гг., %

Источник: рассчитано автором по [6; 7].

² Доля иностранных граждан и лиц без гражданства, вставших на миграционный учет с целью осуществления трудовой деятельности, но

Плотность миграционного потока по отношению к числу безработных в регионах различна (рис. 6). Но в целом она невысокая, лишь в 4 субъектах (Санкт-Петербург, Ленинградская область, Ненецкий АО и Краснодарский край) она превышает либо примерно равна среднему значению по исследуемым регионам.

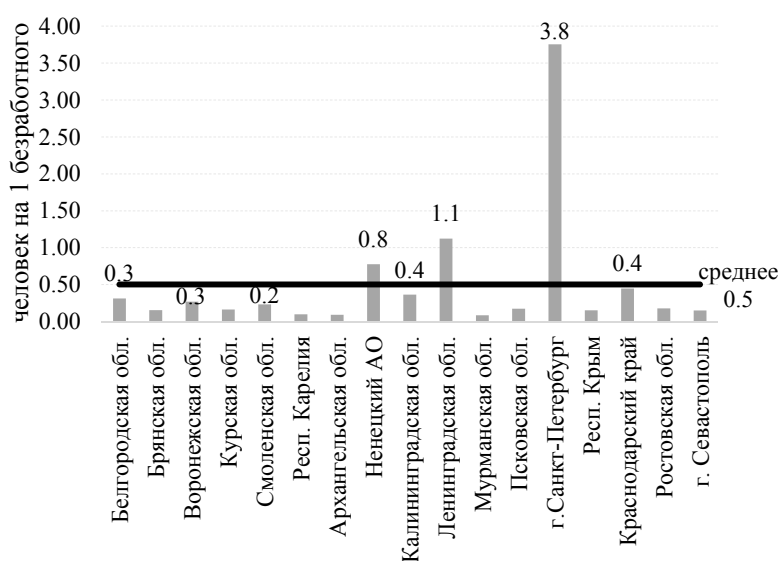


Рис. 6. Отношение численности ИРС к численности безработных, в среднем за 2010—2017 гг.

Источник: рассчитано автором по [7].

В то же время эту картину существенно дополняет анализ плотности миграционного потока в отношении частично занятых (рис. 7). Ведь зачастую неполную занятость рассматрива-

не получивших разрешительные документы для работы, от общего числа иностранных граждан и лиц без гражданства, вставших на миграционный учет с целью осуществления трудовой деятельности.

ют как скрытую безработицу. Наибольшее давление на работников, трудившихся неполное рабочее время, трудовая миграция оказывает в Ненецком АО, значительно ниже оно (но в то же время превышает средние значения по всему Западному порубежью) в Ленинградской и Калининградской областях, Санкт-Петербурге и Краснодарском крае.

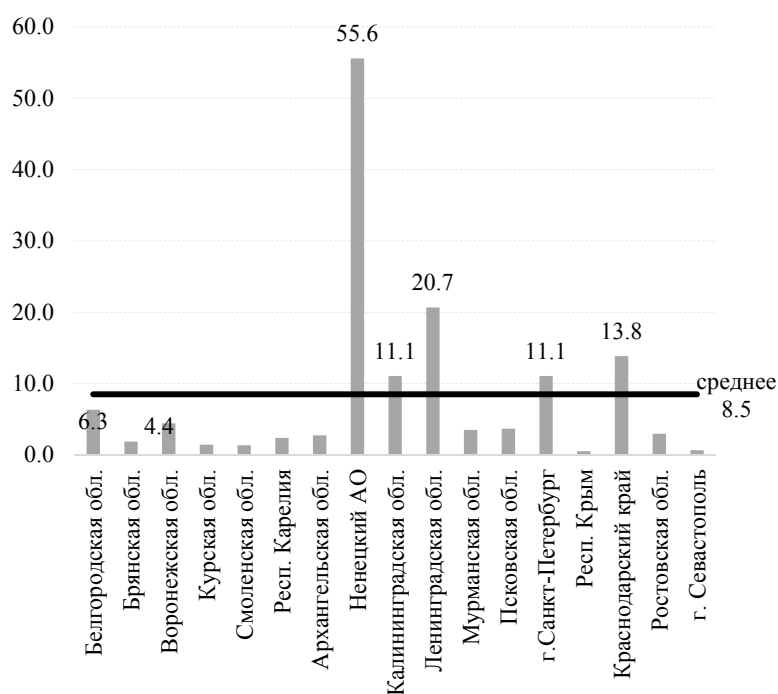


Рис. 7. Отношение численности ИРС к численности работников, работавших неполное рабочее время по инициативе работодателя и по соглашению между работником и работодателем, чел. на одного занятого, в среднем за 2010—2017 гг.

Источник: рассчитано автором по [7].

Заключение

Таким образом, анализ показал, что влияние МТМ на социальную безопасность рынков труда во многом определяется степенью вовлеченности субъектов в мировой рынок труда. Наибольший негативный эффект она может иметь для регионов, отличающихся высокой долей трудящихся-мигрантов на рынке труда (Санкт-Петербург, Ненецкий АО, Ленинградская и Калининградская области). МТМ в данных регионах ассоциирована с потенциально высокими рисками роста безработицы и частичной занятости среди местного населения, а также демпинга заработной платы. Краснодарский край и Белгородская область, демонстрирующие повышенную долю мигрантов от числа занятых, также подвержены рискам изменения трудового статуса местного населения и, кроме того, маргинализации трудовых ресурсов. В то же время, несмотря на то что подавляющая часть территорий Западного порубежья России не столь активно привлекает ИРС на свои рынки труда, сказать, что они не подвержены ее негативному влиянию, нельзя. Так, в Архангельской, Псковской, Мурманской, Смоленской, Ростовской областях, Республике Карелия могут наблюдаться явления демпинга заработной платы вследствие занижения оплаты труда трудящихся-мигрантов, в Воронежской, Курской, Псковской, Мурманской, Смоленской областях и Республике Карелия — маргинализация трудовых ресурсов вследствие отсутствия статуса официально трудоустроенного у прибывших с целью работы иностранных граждан. Лишь в новых российских субъектах — Республике Крым и г. Севастополь — привлечение ИРС сегодня не ассоциировано с негативными последствиями для их рынков труда.

Исследование выполнено за счет гранта Российского научного фонда, проект №18-17-00112 «Обеспечение экономической безопасности регионов Западного порубежья России в условиях геополитической турбулентности».

Список литературы

1. Бочко М. Э. Социальная безопасность и риски на рынке труда // Наука ЮУрГУ. Секции экономики, управления и права : матер. 63-й науч. конф. Челябинск, 2011. Т. 3. С. 30—33.
2. Кузнецов В. Н. Социология безопасности : учеб. пособие. М., 2007.
3. Лялина А. В. Международная трудовая миграция как фактор формирования региональных рынков труда в центре и на северо-западе России : дис. ... канд. геогр. наук. Калининград, 2018.
4. Мукомель В. И. Мигранты на российском рынке труда: занятость, мобильность, интенсивность и оплата труда // Статистика и экономика. 2017. № 6. С. 69—79.
5. Орлов А. Угрозы в социальной сфере: их диагностика и возможности упреждения // Вопросы экономики. 1995. № 1. С. 107—118.
6. Официальный сайт Министерства внутренних дел Российской Федерации. URL: <https://мвд.рф/Deljatelnost/statistics/migracionnaya/item/9359228/> (дата обращения: 04.08.2019).
7. Официальный сайт Федеральной службы государственной статистики. URL: http://www.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat_main/rosstat/ru/ (дата обращения: 01.08.2019).
8. Проблемы экономической безопасности регионов Западного побережья России : монография / под ред. Г. М. Федорова. Калининград, 2019.

Об авторе

Анна Валентиновна Лялина, кандидат географических наук, аналитик, младший научный сотрудник Центра моделирования социально-экономического развития региона, Балтийский федеральный университет им. Иммануила Канта, Россия.

E-mail: anuta-mazova@mail.ru

The author

Dr Anna V. Lialina, analyst, Junior Researcher, Center of modeling socio-economic development of region, Immanuel Kant Baltic Federal University, Russia.

E-mail: anuta-mazova@mail.ru

УДК 332.133; 911.6

А. А. Михайлова¹

¹ Балтийский федеральный университет им. И. Канта
(Калининград, Россия)

ГЕОЭКОЛОГИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ ИННОВАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ КАЛИНИНГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ

Устойчивое развитие региона связано с эффективным использованием его природного потенциала и внедрением экологических инноваций. Однако инноватизация экономики не всегда сопровождается экологизацией. Развитие региона с позиции инновационной безопасности требует обеспечения баланса между его интересами в экономической, экологической, социальной, политической и научно-технологической сферах. В статье проведена оценка инновационной безопасности Калининградской области с акцентом на эколого-географическую составляющую. Геоэкологические особенности инновационной системы приморского эксклава относительно других субъектов РФ обусловлены слабой заинтересованностью бизнеса в экологизации хозяйственной деятельности при имеющемся существенном научном заделе по изучению окружающей среды.

Sustainable development of the region is associated with the effective use of its natural potential and the introduction of environmental innovations. However, the innovation of the economy is not always accompanied by greening. The development of the region from the standpoint of innovation security requires a balance between its interests in the economic, environmental, social, political and scientific-technological spheres. The article assesses the innovation security of the Kaliningrad region with a focus on the environmental and geographical component. The geoecological features of the innovation system of the coastal exclave territory relative to other constituent entities of the Russian Federation are defined by weak interest of business in the greening of economic activity while featuring the existing substantial scientific reserve for studying the environment.

© Михайлова А. А., 2019

Ключевые слова: инновационное пространство, приморская агломерация, география инноваций, экологические инновации.

Keywords: innovation space, coastal agglomeration, innovation geography, environmental innovations.

Введение

Обеспечение инновационного развития региона — одна из острых и актуальных научных проблем, решение которой не имеет однозначного подхода. Многоаспектность и неопределенность явления, междисциплинарность задачи, неоднородность объектов создали условия, при которых наблюдается рост количества исследований, предлагающих новые модели локализованных инновационных процессов [19]. Ряд из них стал особенно популярен [10; 16; 17].

Современные работы по изучению инноваций на уровне региона все чаще отличаются стремлением реализовать комплексный подход с учетом разнообразия и взаимосвязи факторов влияния; выявить специфику инноватизации конкретной территориальной социально-экономической системы; учесть не только позитивные, но и негативные последствия от внедрения нового. В этой связи особого внимания заслуживает активно формирующаяся концепция инновационной безопасности, позволяющая изучать инновационный процесс с учетом экономического, социального, научно-технического, политического и экологического потенциала региона [1; 11; 13; 14].

Инновационная безопасность получила рассмотрение в двух аспектах: как состояние региональной системы, при котором она может устойчиво развиваться в долгосрочном периоде, а основной драйвер развития — инноватизация всех сфер жизни общества, и как управляемый механизм по селективному отбору инноваций, способных оказать положительный эффект на конкретную региональную систему и соответствующих ее стратегическим интересам.

Трансформация пространственной структуры региональной системы под действием инновационных процессов, развивающихся в рамках третьей промышленной революции, все активнее затрагивает все ее подсистемы, в том числе экологическую. Один из важных аспектов в этой связи — оценка взаимосвязи внедрения инноваций и новых технологий с эффективностью использования природно-ресурсного и экологического потенциалов территории. Как справедливо отмечают исследователи [3; 9], не всегда экономический рост сопровождается положительным экологическим эффектом. Достижение компромисса между инновационностью, экологизацией и экономическим развитием — ключевая проблема региональной политики на современном этапе.

В рамках статьи ставилась цель оценить экологическую защищенность инновационной системы Калининградской области — приморского региона европейской части России, имеющего эксклавное положение. Выбор исследовательского объекта обусловлен рядом причин: во-первых, геостратегической значимостью устойчивого развития данной территории с позиции национальных интересов России; во-вторых, приоритетностью экологизации хозяйственной деятельности российского эксклава как продолжения совместных международных инновационных инициатив в сфере экологии в Балтийском макрорегионе; в-третьих, закреплением важности инноватизации экономики и экологической безопасности в качестве приоритетов самого региона. Вопросы инновационного развития Калининградской области уже поднимались в ряде научных работ, например в [18], однако геоэкологический аспект данного процесса все еще остается мало изученным, что повышает актуальность и значимость данного исследования.

Теоретико-методические особенности исследования

Важность геоэкологических факторов для устойчивого инновационного развития региона подтверждена результатами многих исследований и заключается в том, что:

— окружающая среда, ее качество и состояние получили экономическое выражение в качестве ресурсов конкурентоспособности и инвестиционной привлекательности территории [4];

— экологический потенциал признан неотъемлемой частью совокупного социально-экономического потенциала территории, а его реализация связывается с внедрением экологических инноваций и развитием культуры природоохранной деятельности [5; 6];

— экологические технологии и инновации, направленные на повышение уровня и качества жизни людей, все чаще формируют основу стратегии долгосрочного развития регионов, выступая значимым конкурентным преимуществом [3; 4; 9; 15];

— расширяется внедрение экологических инноваций как эффективного инструмента достижения устойчивого экономического роста [2; 8];

— экологическая сфера является активным потребителем прорывных инноваций, способствуя активизации инновационных процессов, вместе с тем инновационный подход активно используется для преодоления экологических проблем и повышения рациональности использования природных ресурсов [7].

В контексте оценки инновационной безопасности эколого-географические аспекты затрагивают прежде всего степень освоенности территории и качество окружающей среды, заинтересованность бизнеса в экологических инновациях, внедрение технологий энергосбережения и строгих экологических стандартов, обеспечение производственно-технологической безопасности и др.

Поскольку анализ развития региональной инновационной системы (РИС) в геоэкологическом контексте вне связей с другими факторами (экономическими, социальными, научно-технологическими, политико-правовыми) не позволил бы в полной мере выявить уровень ее защищенности, исследование производилось на основе комплексной методики, где расчет субиндекса эколого-географической составляющей — неотъемлемая часть оценки инновационной безопасности. Полная методика представлена в [12] и предполагает построение инте-

грального индекса на основе агрегирования значений 50 нормированных показателей. На рисунке 1 приведен блок, касающийся оценки эколого-географической составляющей инновационной безопасности региона. Период изучения охватил 2015 и 2016 гг. Сравнительный анализ выполнен по 85 субъектам РФ, и показано место Калининградской области как объекта исследования по выбранным показателям.

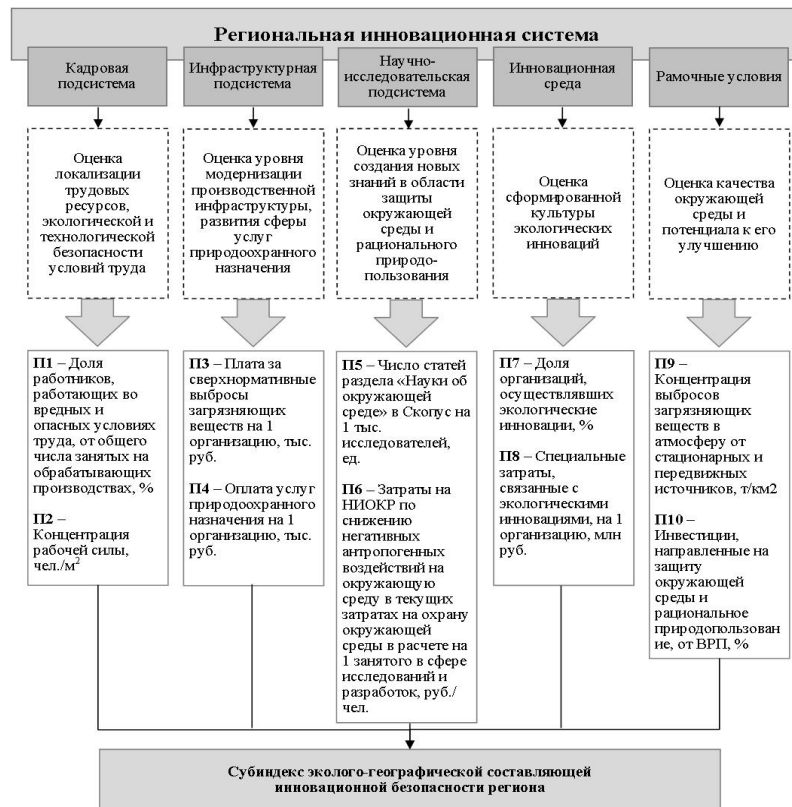


Рис. 1. Оценка эколого-географической составляющей инновационной безопасности региона

Источник: статистические данные Росстата и «Скопуса».

Результаты исследования

Сравнительная оценка инновационной безопасности продемонстрировала относительно высокие позиции Калининградской области относительно других субъектов РФ в 2015, 2016 гг. (табл. 1). Однако анализ составляющих интегрального индекса выявил структурный дисбаланс в его формировании.

Таблица 1

Место Калининградской области в рейтинге субъектов РФ по уровню инновационной безопасности

Индекс / субиндекс	Ранг		
	2015	2016	Изменение
инновационной безопасности	24	26	-2
эколого-географической составляющей	67	64	3
в том числе в разрезе подсистем РИС:			
кадровой	57	59	-2
инфраструктурной	54	34	20
научно-исследовательской	10	22	-12
инновационной среды	59	57	2
рамочных условий	64	53	11

На рисунке 2 представлена матрица инновационной безопасности Калининградской области за 2016 г., демонстрирующая существенные различия между уровнем развития отдельных подсистем РИС и обеспечением их экономической, научно-технологической, социальной, политико-правовой и эколого-географической безопасности.

Составляющие инновационной безопасности

		экономическая	научно-технологическая	социальная	политико-правовая	эколого-географическая	Субиндекс
Подсистемы РИС	кадровая	0,188	0,259	0,394	0,057	0,156	→ 0,211
	инфраструктурная	0,340	0,328	0,615	0,639	0,498	→ 0,484
	научно-исследовательская	0,193	0,052	0,066	0,000	0,107	→ 0,084
	инновационная среда	0,405	0,183	0,573	0,528	0,100	→ 0,358
	рамочные условия	0,039	0,397	0,275	0,073	0,519	→ 0,261
	Субиндекс	0,233	0,244	0,384	0,259	0,276	⇨ 0,279

Индекс инновационной безопасности

Рис. 2. Матрица инновационной безопасности Калининградской области, 2016 г.

Поскольку цель данного исследования — изучить геоэкологические аспекты обеспечения инновационной безопасности Калининградской области, то более детальному анализу были подвергнуты оценки, полученные для эколого-географической составляющей. В таблице 2 представлены значения показателей, использованных в расчетах субиндексов в 2015, 2016 гг.

Таблица 2

**Показатели эколого-географической составляющей
инновационной безопасности Калининградской области**

Показатель	2015		2016		Прирост / снижение показателя, %
	Значение	Ранг	Значение	Ранг	
П1*	47,3	58	47,9	59	1,3
П2	35,1	11	34,7	10	-1,0
П3*	0,5	18	0,3	14	-43,0
П4	4,2	75	4,3	78	0,9
П5	128,9	6	107,0	17	-17,0
П6	452,1	27	40,8	42	-91,0
П7	0,9	56	0,7	52	-18,7
П8	2,3	50	0,5	55	-79,7
П9*	8,07	71	8,08	70	0,2
П10	0,087	63	0,093	50	6,9

Источник: данные Росстата.

Примечание. * Данные показатели характеризуют отрицательный признак, поэтому (в отличие от показателей 2, 4—8, 10) ранжирование регионов производилось от минимального значения к максимальному. Присвоение ранга 1 производилось региону с лучшим (минимальным) значением показателей 1, 3, 9.

Несмотря на то что в структуре интегральной оценки эколого-географическая составляющая уступает лишь социальной (рис. 2), межрегиональное сопоставление субиндексов делает очевидным недостаточную проработанность геоэкологического аспекта в обеспечении инновационной безопасности РИС Калининградской области (табл. 1, с. 134). Уровень оценки ее эколого-географической составляющей при общей положительной динамике остается ниже средней по России: в 2015 г. 0,270 против 0,288; в 2016 г. 0,276 против 0,297.

Анализ вклада отдельных показателей в общий индекс геоэкологической защищенности калининградской РИС позволил выявить ее сильные стороны и слабые места. Конкурентные позиции исследуемого региона среди прочих субъектов РФ отмечены по П2 (концентрация рабочей силы), П3 (плата за сверхнормативные выбросы загрязняющих веществ на одну организацию) и П5 (число статей раздела «Науки об окружающей среде» в «Скопусе» на 1 тыс. исследователей) — таблица 2. По двум первым показателям из отмеченных регион упрочил свои позиции в 2016 г. относительно 2015 г.

Однако Калининградская область существенно отстает по уровню заинтересованности реального сектора экономики во внедрении инноваций, способных оказать положительный эффект на окружающую среду. Менее 1% хозяйствующих субъектов региона осуществляет специальные затраты, связанные с экологическими инновациями, и их доля снижается, как и величина затрат. Если в 2015 г. на одну организацию приходилось 2,3 млн руб., то в 2016-м — лишь 0,5 млн. Сохраняется низкий уровень платы за услуги природоохранного назначения: в 2016 г. — 78-е место в РФ. Одним из следствий слабой вовлеченности бизнеса в природоохранную деятельность является высокий уровень концентрации выбросов загрязняющих веществ в атмосферу от стационарных и передвижных источников. По этому показателю Калининградская область входит в первую двадцатку субъектов РФ (табл. 2).

Выводы

Сочетание процессов инноватизации и экологизации в деятельности предприятий и организаций, несомненно, стало активно растущим мировым трендом. Учеными, практиками, общественными деятелями транслируется идея, что важнейшими факторами повышения качества жизни людей и устойчивого развития территорий в современных условиях являются расширение внедрения экологических инноваций в промышленные процессы и содействие формированию культуры природоохранной деятельности. При этом степень проникно-

вения этого тренда на уровне отдельных регионов неодинакова, что подтверждается более ранними научными исследованиями [3].

Для Калининградской области геоэкологический аспект обеспечения ее инновационной безопасности характеризуется большой актуальностью, однако носит проблемный характер. Регион имеет приморское положение, что обуславливает определенную специфику хозяйственных процессов на его территории, и отличается высоким показателем концентрации рабочей силы. По результатам исследования выявлено, что эколого-географическая составляющая инновационной безопасности региона развита недостаточно. Главным отрицательным фактом, ослабляющим инновационную защищенность, является невысокий интерес бизнеса к разработке и внедрению инноваций, непосредственно связанных с позитивным влиянием на окружающую среду. При этом в Калининградской области сформирована хорошая научная база для проведения исследований и подготовки кадров в сфере экологии и природопользования. Ведущая роль в этом принадлежит двум крупнейшим университетам региона: Балтийскому федеральному университету им. И. Канта и Калининградскому государственному техническому университету.

Дальнейшее укрепление эколого-географической составляющей инновационной безопасности Калининградской области видится во внедрении механизмов государственной поддержки экологических инноваций на региональном уровне и формировании партнерских связей в сфере защиты окружающей среды между представителями бизнес- и научной сфер. Особое внимание должно быть уделено проблеме экологии моря и инновациям в данной сфере, поскольку приморское положение является значимым конкурентным преимуществом региона в борьбе за привлечение кадров и важнейшим ресурсом для развития туризма как приоритетного вида деятельности.

Исследование выполнено при финансовой поддержке РФФИ в рамках научного проекта №18-310-20016 «Приморские города в инновационном пространстве европейской части России».

Список литературы

1. Голова И. М., Суховой А. Ф. Вызовы инновационной безопасности регионального развития в условиях цифрового общества // Экономика региона. 2018. № 14(3). С. 987—1002.
2. Гурьева М. А., Руднева Л. Н. Оценка устойчивого развития региона на основе индикативной системы оценки уровня экологизации экономики // Вестник УрФУ. Сер.: Экономика и управление. 2013. № 3. С. 104—116.
3. Данько Т. П., Поджарый А. К., Никонова С. А. Оценка экономической безопасности и устойчивого развития региональных социально-экономических систем. Что первично? Инновационность или экология // Азимут научных исследований: экономика и управление. 2018. Т. 7, № 2 (23). С. 138—141.
4. Егорова Н. И., Митякова О. И. Экологические инновации и устойчивое развитие // Труды НГТУ им. Р. Е. Алексеева. 2015. № 3 (110). С. 299—305.
5. Козаков Е. М., Перминова Н. И., Толченкин Ю. А., Руццкая О. А. Стратегия использования интеграционного потенциала региона // Экономика региона. 2005. № 2. С. 58—71.
6. Кудинова Г. Э. Инновационные подходы в обеспечении устойчивого развития экономико-экологических систем региона // Известия Самарского научного центра Российской академии наук. 2012. Т. 14, № 1 (1). С. 267—271.
7. Максимов Ю. М., Митяков С. Н., Митякова О. Инновационные преобразования как императив экономической безопасности региона: проблемы инновационного развития // Инновации. 2011. № 3. С. 38—43.
8. Манжинский С. А., Сологуб Е. И. Социальные и экологические инновации как факторы устойчивого экономического роста // Труды БГТУ. Сер. 5: Экономика и управление. 2017. № 1 (196). С. 46—50.
9. Мингалёва Ж. А., Гершанок Г. А. Устойчивое развитие региона: инновации, экономическая безопасность, конкурентоспособность // Экономика региона. 2012. № 3. С. 68—77.
10. Михайлов А. С., Михайлова А. А. Межстрановые кластерные взаимодействия: теория вопроса // Регион сотрудничества. 2012. № 1 (56). С. 52—87.
11. Михайлова А. А. Инновационная безопасность региона: научная конструкция или политическая необходимость? // Инновации. 2018. № 231(1). С. 79—86.

12. Михайлова А. А. Оценка инновационной безопасности регионов России // Национальные интересы: приоритеты и безопасность. 2017. №4 (13). С. 711—724.

13. Николина Ю. П. Инновационная безопасность в системе национальной экономической безопасности: научно-методический аспект // Экономика и управление: проблемы, решения. 2018. Т. 4, №1. С. 13—19.

14. Сакович В. А., Бровка Г. М. Инновационная безопасность: некоторые аспекты теории, методологии, практики. Минск, 2016.

15. Шилова Е. В. Инновации как фактор обеспечения устойчивого развития социально-экономических систем // Вестник Пермского университета. Сер.: Экономика. 2015. №2 (25). С. 23—30.

16. Asheim B. T. Industrial districts as «learning regions»: A condition for prosperity // European Planning Studies. 1996. №4 (4). P. 379—400.

17. Asheim B. T., Grillitsch M., Trippel M. Regional innovation systems: past — present — future // Handbook on the Geographies of Innovation, 2016. P. 45—62.

18. Mikhaylova A. A., Mikhaylov A. S. Antecedents and Barriers to the Formation of Regional Innovation System: Case Study of the Kaliningrad Region // Modern Applied Science. 2015. Vol. 9, №. 2. pp. 178—187.

19. Mikhaylova A. A. Evolution of the innovation process models // International Journal of Econometrics and Financial Management: Special Issue on Geography of Innovation and Economic Clusters: Evidence from Russia. 2014. Vol. 2, №4. P. 119—123.

Об авторе

Анна Алексеевна Михайлова, старший научный сотрудник Центра высокоточного строительного оборудования Института природопользования, территориального развития и градостроительства, Балтийский федеральный университет им. И. Канта, Россия.

E-mail: tikhonova.1989@mail.ru

The author

Anna A. Mikhaylova, Senior Research Fellow, Center for High-Precision Construction Equipment of the Institute of Environmental Management, Urban Development and Spatial Planning, Immanuel Kant Baltic Federal University, Russia.

E-mail: tikhonova.1989@mail.ru

УДК: 911.3

А. Г. Дружинин^{1, 2}, Н. В. Гонтарь¹

¹ Южный федеральный университет
(Ростов-на-Дону, Россия)

² Балтийский федеральный университет им. И. Канта
(Калининград, Россия)

**РОССИЯ НА БАЛТИКЕ И В ПРИЧЕРНОМОРЬЕ:
ГЕОЭКОНОМИЧЕСКИЕ ПОЗИЦИИ И ИНТЕРЕСЫ**

Реализация геоэкономических интересов России в существенной мере определяется ее активностью и позициями в оконтуривающих рубежи страны крупных трансграничных регионах аквального типа: на Балтике, в Причерноморье, Баренц-регионе, на Каспии, в акваториях Японского и Охотского морей. Исторически, а также в силу современных экономических, селитебных и инфраструктурных факторов особое значение для России имеют аквальные макро-структуры на ее западном порубежье, в первую очередь — Балтийский регион и регион Причерноморья. Анализируется присутствие Российской Федерации в данных регионах, предлагается сравнительный анализ позиционирования Причерноморья и Балтики в системе геоэкономических интересов России.

Implementation of geo-economic interests of Russia to be heavily influenced by its activity and position in the delineation of the borders of the country major cross-border regions aquatic types: in the Baltic region, Black Sea region, the Barents region, the Caspian sea, in the waters of Japan and Okhotsk seas. Historically, and due to the current economic, residential and infrastructural factors of particular importance for Russia are aquatic macro-structures at its Western borderline in the first place — the Baltic sea region and the Black sea region. The article analyzes the "presence" of the Russian Federation in these regions, it is proposed a comparative analysis of the positioning of the Black sea and the Baltic in the system of geo-economic interests of Russia.

© Дружинин А. Г., Гонтарь Н. В., 2019

Ключевые слова: Западное побережье России, геоэкономические позиции, геоэкономические интересы, Россия, Балтика, Причерноморье.

Keywords: Western border of Russia, geo-economic positions, geo-economic interests, Russia, Baltic region, Black sea region.

Введение

Решение задач обеспечения экономической безопасности России и ее регионов на основе их полномасштабного и эффективного инкорпорирования в мирохозяйственные процессы во многом связано с позиционированием нашей страны на морском побережье Запада Российской Федерации. Именно здесь исторически сформированы наиболее значимые для нашей страны геоэкономические коридоры, наиболее острый и масштабный характер носит геополитическое соперничество [15], активизированы трансграничные процессы. Приоритетным для России при этом является присутствие в таких крупных «оконтуривающих» страну аквальных макрорегионах, как Балтика и Причерноморье.

Материалы и методы

Методологическим фундаментом выступают в данном случае концепты границы, побережья, а также трансграничных связей и трансграничной регионализации, в последние два десятилетия активно разрабатываемые и культивируемые в российском научном дискурсе [5; 7 и др.]. Существенное значение для компаративистского анализа геоэкономических интересов и позиционирования России на Балтике и в Азово-Черноморском макрорегионе имеет понятийно-категориальный конструкт аквально-территориальной системы, аквального региона [17], получивший свою конкретизацию в таких геоконцептах, как «Балтийский регион» [6; 16] и «Причерномо-

рье» [1]. Фактологически проведенная авторами оценка базировалась на обширном (структурированном в региональном разрезе) массиве морехозяйственной статистики, а также анализе федеральных программ и иных нормативных актов Российской Федерации, касающихся ее интересов и активности в приморских регионах Западного побережья страны.

Результаты и их обсуждение

Реализация геоэкономических интересов России в исследуемых макрорегионах обусловлена как собственно приоритетами взаимодействия России со странами на данном евразийском направлении, так и экономическим потенциалом самих макрорегионов и их функциями в масштабах России в приморских видах хозяйственной деятельности.

Рассматривая таковые функции, отметим сходство макрорегионов (Балтийского и Причерноморского) по спектру специализаций их приморских отраслевых комплексов и одновременно — по набору отраслей, не являющихся значимыми в общероссийском масштабе. Такое сочетание сравнительно развитых и менее развитых отраслей морской экономики выделяют оба макрорегиона в числе приморских зон РФ, во многом позволяя рассматривать их развитие как движимое общими факторами и отличающееся общими закономерностями.

Так, оба макрорегиона играют сегодня ключевую роль в таких направлениях реализации морехозяйственного потенциала, как:

— осуществление посредством морского сообщения внешнеторговых обменов с ключевыми (за исключением Китая) торговыми партнерами РФ;

— эксклюзивная функция поставок углеводородов как одного из ключевых экспортных товаров в страны Западной и Южной Европы, а также Турцию посредством трубопроводов по дну Балтийского и Черного морей;

— реализация общероссийской функции рекреации с формированием доминантного потока туристов в масштабах РФ (в Санкт-Петербурге существенным дополнением российского потока выступает иностранный туристический въезд).

Одновременно оба макрорегиона не являются (несмотря на присутствие в структуре морехозяйственного комплекса соответствующих направлений) специализированными в других видах морехозяйственной деятельности, которые существенно больше развиты в Северном и Тихоокеанском бассейнах:

- шельфовая добыча углеводородов;
- судостроение (исключение составляет атомное судостроение в Санкт-Петербурге);
- добыча рыбы, включая отдельные редкие виды.

Характеризуя отрасли, которые максимально эффективно реализуют приморский потенциал Черноморского и Балтийского макрорегионов РФ, отметим, что внешнеэкономические поставки (в частности, через порты Черного и Балтийского морей) максимально значимы для экономики самих макрорегионов и для российской экономики в целом. Так, в частности, грузооборот морских портов России в 2018 г. составил 816,5 млн т. Экспортных грузов перегружено 623,8 млн т, импортных грузов — 37,3 млн т. При этом в портах Балтийского бассейна объем перевалки грузов составил: Усть-Луга — 98,7 млн т, Приморск — 53,5 млн т, Большой порт Санкт-Петербург — 59,3 млн т, Высоцк — 18,8 млн т и Калининград — 14,1 млн т.; грузооборот морских портов Азово-Черноморского бассейна составил 272,2 млн т (Новороссийск — 154,9 млн т, Ростов-на-Дону — до 16,7 млн т, Туапсе — 25,6 млн т, Кавказ — 30,1 млн т, Тамань — 14,1 млн т (по данным Ассоциации морских торговых портов).

Оба бассейна наиболее активно развивают морскую инфраструктуру, пример — Калининградская область. Так, планируется возвести глубоководный порт у пос. Янтарного, где предполагается контейнерный терминал мощностью 35 млн т и нефтеналивной блок мощностью 5 млн т (сумма инвести-

ций — 180 млрд руб.). Сегодня в области, в г. Пионерском, возводится терминал, который будет обслуживать морские лайнеры длиной свыше 300 м, что может поднять пассажирооборот более, чем на 300 тыс. чел. Стратегическое преимущество обеспечивает и пуск терминала по приему СПГ (терминал и регазификационная платформа «Маршал Василевский» введены в строй).

Стратегическим приоритетом РФ на Балтике стала переориентация грузопотоков, в частности из портов Латвии на российские порты. Ранее к 2020 г. прогнозировался прирост (согласно ИА REGNUM) грузооборота балтийских портов РФ на 60 млн т, и половину этого объема должны были составить грузы, ранее следовавшие через порты Балтии. Однако отставание в скорости оказания логистических услуг и сложность процедур таможенной очистки в российских портах на Балтике оставляли ниши для обработки части грузов РФ (зерно, древесная щепа, шрот, жмых, химические грузы, удобрения) в портах Латвии.

Трубопроводные проекты обоих регионов также являются приоритетными для обеспечения экспорта РФ: так, если на Балтике помимо действующего газопровода «Северный поток» (мощностью 55 млрд м³) планируется запуск трубопровода «Северный поток-2» (также мощностью 55 млрд м³), что должно обеспечить расширение потребления российского газа на Севере Европы, то трубопроводы через Черное море упрочивают позиции РФ на топливном рынке Турции и Южной Европы (газопроводы «Голубой поток» (мощностью 16 млрд м³) и «Турецкий поток» (31,5 млрд м³, нефтепровод КТК с перегрузкой в Новороссийске — до 67 млн т нефти).

Наконец, оба приморских макрорегиона выступают аренами притяжения как российских, так и иностранных (преимущественно в Санкт-Петербурге) туристов. Согласно данным Российского союза туристической индустрии, число россиян и иностранных граждан, остановившихся в коллективных средствах размещения, к 2017 г., в Санкт-Петербурге и области достига-

ло 5 млн чел., в Калининграде и области — около 0,5 млн чел., в приморских регионах Черноморья — 8,5 млн чел. При этом сегодня поток туристов дополнительно вырос за счет существенного маркетингового эффекта ЧМ-2018 по футболу и облегчения визового режима с рядом стран. Потенциал роста отрасли и ее отдачи должны обеспечить как новые и реконструированные средства размещения, так и спортивные арены в Санкт-Петербурге, Калининграде, Сочи и Ростове-на-Дону (которые стали центрами притяжения российского и иностранного туризма в период проведения ЧМ-2018 по футболу), масштабные инвестиционные проекты в приморских регионах: туристско-рекреационные кластеры «Ворота Лаго-Наки», «Абрау-Утриш» в Краснодарском крае, «Гурзуф» в Крыму. Другие инструменты совершенствования отрасли — принятая весной 2019 г. Программа развития круизного туризма в Азово-Черноморском регионе на условиях государственно-частного партнерства, а также решение о безвизовом посещении Санкт-Петербурга в рамках Чемпионата Европы по футболу-2020.

Таким образом, Балтийский и Черноморский бассейны имеют значимый потенциал в ряде приоритетных морехозяйственных функций. Значимость приморских регионов Балтики и Черного моря подтверждена и позициями, которые данные субъекты занимают в структуре стратегий и программ развития секторов морехозяйственного комплекса, а также в системе стратегий, имеющих общеэкономическое значение.

В частности, принципиально важным является морехозяйственный и общеэкономический потенциалы регионов Балтики и Причерноморья в реализации майского Указа президента РФ [13]. В частности, значимы ресурсы этих регионов во внешнеэкономической сфере, их накопленный производственный и инновационный потенциал, что служит фактором реализации таких целей Указа, как:

— ускорение технологического развития РФ, увеличение количества организаций, осуществляющих технологические инновации, до 50 % от их числа;

— обеспечение ускоренного внедрения цифровых технологий в экономике и социальной сфере;

— вхождение Российской Федерации в число пяти крупнейших экономических держав мира, обеспечение темпов экономического роста выше мировых;

— создание в базовых отраслях экономики, прежде всего в обрабатывающей промышленности и АПК, высокопроизводительного экспортно ориентированного сектора.

В рамках реализации Указа особое внимание уделяется комплексному плану модернизации и расширения магистральной инфраструктуры к 2024 г., в частности увеличению мощностей морских портов, включая порты Северо-Западного и Азово-Черноморского бассейнов; росту пропускной способности железнодорожных подходов к морским портам Азово-Черноморского бассейна.

Наиболее системно цели использования потенциала морской экономики РФ отражены в Морской доктрине РФ [7], которая определяет содержание и цели национальной морской политики. Оба исследуемых макрорегиона представляют собой значимые объекты внимания Доктрины. Так, в рамках Атлантического регионального направления национальная морская политика РФ определяется существующими условиями, ориентированными на присутствие блока НАТО, а также потребностью в реализации долгосрочных задач в макрорегионе. В Атлантической зоне это прежде всего обеспечение достаточного военно-морского присутствия, развитие и наращивание объемов морских перевозок, рыболовства, морских научных исследований и мониторинга морской среды, геологоразведочных работ в пределах российского разведочного района.

На Балтийском море конкретизацией таких задач согласно Доктрине выступает:

— развитие прибрежно-портовой инфраструктуры, обновление морского и смешанного («река — море») плавания судов, развитие системы подводных трубопроводов;

— развитие морского транспорта, строительство конкурентоспособного судового состава;

- строительство логистических комплексов, специализированных портовых комплексов по переработке и транспортировке углеводородов;

- обеспечение транспортной доступности для Калининградской области, развитие ее паромного сообщения с Усть-Лугой и Санкт-Петербургом, развитие автомобильно-железнодорожного паромного комплекса;

- ремонт, модернизация и строительство новых мощностей рыбохозяйственного комплекса;

- создание условий для развития судостроения, судоремонта и производства судового оборудования;

- наращивание потенциала туристско-рекреационного комплекса;

- сохранение морского природного и культурно-исторического наследия;

- формирование кадрового потенциала обслуживания морских отраслей;

- поддержка научных исследований.

В Черноморско-Азовском бассейне соответствующие задачи (в геоэкономическом аспекте) состоят в:

- установлении благоприятного для РФ международного правового режима Черного и Азовского морей, порядка использования водных биологических ресурсов, разведки и эксплуатации месторождений углеводородов, прокладки и эксплуатации подводных трубопроводов;

- строительстве конкурентоспособных судов морского транспорта, обновлении смешанного («река — море») плавания судов, модернизации и развитии прибрежно-портовой инфраструктуры, паромных перевозок;

- формировании национальных и межрегиональных морских хозяйственных центров);

- обеспечении соответствия портовых мощностей региона прогнозируемому росту экспорта энергоресурсов;

- развитию экспортной газотранспортной системы;

— реализации транспортно-транзитного потенциала приморских территорий путем развития международных транспортных коридоров;

— развитии судостроительного и судоремонтного комплекса региона, модернизации производства и технологий в судостроении региона;

— проведении комплексных научных исследований, геологоразведочных работ, обновлении имеющихся данных по месторождениям полезных ископаемых, освоении экономически выгодных месторождений;

— развитии товарного рыбоводства и подготовке кадров в данной области;

— развитию туризма и рекреации, освоении наиболее известных приморских курортов в условиях сохранения морского природного и культурно-исторического наследия.

Оба макрорегиона для реализации обозначенного круга задач нуждаются в совершенствовании транспортной системы, что отражено в федеральных приоритетах развития транспортной системы [8] как ключевого элемента реализации геоэкономического потенциала макрорегионов. Здесь можно отметить несколько ключевых векторов: установление межрегиональных связей промышленных центров Урала и Поволжья с портами Азово-Черноморского бассейна, что включает цели реконструкции железнодорожной инфраструктуры для обеспечения доставки грузов в порты Новороссийск, Туапсе, Кавказ, Темрюк, строительство путей и развязок, станций на подходах к портам Черного моря. В числе приоритетов находится и комплексное развитие Новороссийского транспортно-узла, создание сухогрузного района морского порта Тамань.

В Балтийском бассейне сформировался свой круг задач по обеспечению транспортной связности приморских регионов: 2-я очередь реконструкции и развития аэропорта Храброво (Калининград), строительство морской портовой инфраструктуры в морском порту Калининград, комплекс работ по строительству и реконструкции инфраструктуры порта Санкт-Петербург, включая реконструкцию подходного канала к мно-

гофункциональному морскому перегрузочному комплексу «Бронка», дноуглубление, строительство шести причалов длиной до 1,4 км.

Существенной частью реализации морехозяйственного потенциала как Балтийского, так и Черноморского бассейнов выступает судостроение, цели которого на федеральном уровне отражены в государственной программе «Развитие судостроения на 2013—2030 годы» [11]. Программа уделяет особое внимание приоритетным территориям, куда включены (в исследуемых макрорегионах) Калининградская область, Республика Крым и г. Севастополь. Цель Программы — увеличение объемов производства гражданских судов и морской техники в отечественных судостроительных и судоремонтных организациях в 5 раз по отношению к 2013 г., и локализация 70% производимой продукции судостроения.

Поддержку отечественному судостроению (а также транспортным компаниям, осуществляющим внутренние морские перевозки) при этом должны составить меры по предоставлению судам под российским флагом эксклюзивных прав на перевозку каботажных грузов. Для пополнения флота судов под российским флагом вступил в силу федеральный закон от 7 ноября 2011 г. № 305-ФЗ «О поддержке судостроения и судостроительства», в силу чего число российских судов в международном реестре увеличилось почти в 4 раза (включая более 100 новых судов, построенных в РФ, затем зарегистрированных под российским флагом).

Рыбохозяйственная деятельность, не будучи профильной для рассматриваемых бассейнов, тем не менее является перспективной в нишевом измерении, а также в обеспечении внутренних рынков регионов. Отчасти развитие комплекса реализует приоритеты Доктрины продовольственной безопасности РФ [9], согласно которой самообеспечение рыбной продукцией должно достигать 85%. Отметим, что для обоих макрорегионов (особенно для Калининградской области) обеспечение рыбной продукцией за счет ее поставок с Тихоокеанского побережья — сложная задача, что стимулирует как сохранение рыболовецкого флота, так и развитие аквакультуры.

В этой связи существенными для отрасли оказываются положения Стратегии развития рыбохозяйственного комплекса РФ [10], цель реализации которой — создание условий для устойчивого социально-экономического развития РФ, переход рыбохозяйственного комплекса к инновационному типу развития. Стратегические цели развития отрасли предусматривают развитие морских терминалов, предназначенных для комплексного обслуживания судов рыбопромыслового флота, в том числе Калининградского, Санкт-Петербургского и Новороссийского морских портов. Задачами развития выступают:

— восстановление аварийных и требующих реконструкции причалов, что обеспечит перевалку прогнозного объема рыбной продукции;

— оснащение современным подъемно-транспортным оборудованием, строительство подъездных путей и модернизация производственной инфраструктуры морских терминалов для комплексного обслуживания судов рыбопромыслового флота;

— снижение административных барьеров обслуживания судов в российских портах и, как следствие, уменьшение издержек производственно-хозяйственной деятельности рыбопромысловых организаций.

Вместе с тем Стратегия учитывает макрорегиональные условия развития рыбохозяйственной деятельности. Так, рост береговой обрабатывающей базы Западного бассейна (г. Санкт-Петербург, Ленинградская и Калининградская области) сдерживается ограниченными сырьевыми ресурсами. Ввиду этого до 2020 г. прогнозировался рост только производства консервов. В целом в СЗФО предусматривалось производство до 34% объема производства пищевой рыбной продукции РФ и до половины объема производства консервов. В Волжско-Каспийском и Азово-Черноморском бассейнах планировалась ориентация преимущественно на переработку продуктов промышленного рыболовства внутренних водоемов, развитие консервного и морозильного производств.

Сопутствующие инфраструктурные условия выхода рыбо-ловецкой деятельности на новый качественный уровень должны сформировать Государственная программа развития рыбо-хозяйственного комплекса [12] (которая уделяет существенное внимание научному обеспечению отрасли, например в рамках подпрограммы 3 «Наука и инновации») и Стратегия развития морских терминалов для комплексного обслуживания судов рыбопромыслового флота [16].

Стратегия развития морских терминалов ориентирована на развитие мощностей по обслуживанию исходя из особенностей работы флотов в бассейнах. Так, для рыбопромыслового флота Северного и Западного рыбохозяйственных бассейнов характерна зависимость от зарубежных поставщиков услуг по ремонту и обслуживанию. Здесь около $\frac{1}{3}$ рыбопромыслового флота проходит техническое обслуживание и ремонты в портах за пределами РФ. Крупные и среднетоннажные суда обслуживаются в основном за рубежом (60% состава) — на Фарерских островах, в Польше и Прибалтике, Норвегии. В Азово-Черноморском и Волжско-Каспийском рыбохозяйственных бассейнах флот базируется исключительно в российских морских портах.

Развитие обслуживания планируется на базе таких центров по ремонту и обслуживанию рыбопромыслового флота, как Мурманск, Архангельск, Калининград. По мере снижения административных барьеров предполагается развитие крупных судоремонтных предприятий Калининградской области.

С обновлением рыбопромыслового флота, задействованного для вылова донных видов рыб (треска, пикша), и заменой выбывающих судов на более производительные к 2030 г. ожидается снижение численности рыбопромыслового флота Северного и Западного рыбохозяйственных бассейнов на 15—20%, что уменьшит нагрузку на береговую инфраструктуру, но повысит требования к качеству услуг.

В Азово-Черноморском рыбохозяйственном бассейне повышение эффективности добычи (вылова) водных биологических ресурсов предполагается за счет строительства 4—5 со-

временных мощных сейнеров-траулеров; развитие профильного флота будет, в свою очередь, основанием для развития и совершенствования инфраструктуры обслуживания и ремонта флота. При этом, согласно Стратегии, ввиду загруженности портов Кубани мощности по ремонту и обслуживанию рыбопромыслового флота будут формироваться в Севастополе и Керчи, которые с учетом модернизации полностью обеспечат потребности рыбохозяйственных организаций Азово-Черноморского бассейна в услугах по ремонту и межрейсовому техническому обслуживанию.

Заключение

В системе геоэкономических интересов все более мореориентированной Российской Федерации [3; 4] Балтика и Причерноморье имеют особое, приоритетное значение. Судя по нарабатанным в последние годы нормативным актам в области стратегирования морехозяйственной активности внешнеэкономическая, инфраструктурная, индустриальная роль Балтийского и Причерноморского порубежья в территориально-хозяйственной системе страны сохранится на обозримую средне- и долгосрочную перспективу.

Исследование выполнено в рамках гранта РНФ 18-17-00112 «Обеспечение экономической безопасности регионов Западного порубежья России в условиях геополитической турбулентности».

Список литературы

1. Добрански С. Формирование Черноморского сообщества // Полис. Политические исследования. 2013. № 1. С. 177—181.
2. Дружинин А.Г. «Морская составляющая» российской общественной географии: традиции и новации // Известия РАН. Сер. географическая. 2016. № 6. С. 7—16.
3. Дружинин А.Г. Талассоаттрактивность населения в современной России: общественно-географическая экспликация // Балтийский регион. 2017. Т. 9, № 2. С. 28—43.

4. Дружинин А.Г. О феномене «западное порубежье России» // Региональные исследования. 2018. №3 (61). С. 35—44.

5. Клемешев А.П., Корнеевец В.С., Пальмовский Т. и др. Подходы к определению понятия «Балтийский регион» // Балтийский регион. 2017. Т. 9, №4. С. 7—28.

6. Колосов В.А. География государственных границ: идеи, достижения, практика // Известия РАН. Сер. географическая. 2008. №5. С. 8—20.

7. Морская доктрина Российской Федерации (утв. Президентом РФ 26.07.2015). Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

8. Об утверждении государственной программы Российской Федерации «Развитие транспортной системы»: постановление Правительства РФ от 20 декабря 2017 г. №1596. Доступ из справ.-правовой системы «Гарант».

9. Об утверждении Доктрины продовольственной безопасности Российской Федерации: указ президента РФ от 30 января 2010 г. №120. Доступ из справ.-правовой системы «Гарант».

10. Об утверждении Стратегии развития рыбохозяйственного комплекса Российской Федерации на период до 2020 года: приказ Федерального агентства по рыболовству от 30 марта 2009 г. №246. Доступ из справ.-правовой системы «Гарант».

11. О внесении изменений в постановление Правительства Российской Федерации от 15 апреля 2014 г. №304 «Об утверждении государственной программы Российской Федерации “Развитие судостроения на 2013—2030 годы”»: постановление Правительства РФ от 31 марта 2017 г. №374. URL: <http://docs.cntd.ru/document/420395542> (дата обращения: 21.09.2019).

12. О внесении изменений в государственную программу Российской Федерации «Развитие рыбохозяйственного комплекса»: постановление от 27 марта 2019 г. №324. URL: <http://docs.cntd.ru/document/553965696> (дата обращения: 21.09.2019).

13. О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года: указ Президента Российской Федерации от 7 мая 2018 г. №204. URL: <http://publication.pravo.gov.ru/Document/View/0001201805070038> (дата обращения: 21.09.2019).

14. Потоцкая Т.И. Геополитические интересы России на постсоветском пространстве: западная граница // Известия Смоленского государственного университета. 2014. №2 (26). С. 293—305.

15. Приморские зоны России на Балтике: факторы, особенности, перспективы и стратегии трансграничной кластеризации: монография. М., 2018.

16. *Об утверждении стратегии развития морских терминалов для комплексного обслуживания судов рыбопромыслового с учетом береговой логистической инфраструктуры, предназначенной для транспортировки, хранения и дистрибуции рыбной продукции на период до 2030 года* : Приказ Минсельхоза РФ от 20.04.2017 г. № 189. URL: <https://sudact.ru/law/prikaz-minselkhoza-rossii-ot-20042017-n-189/strategiia-razvitiia-morskikh-terminalov-dlia/> (дата обращения: 21.09.2019).

17. *Трансграничное кластерообразование в приморских зонах Европейской части России: факторы, модели, экономические и экологические эффекты*. Ростов-н/Д, 2017.

Об авторах

Александр Георгиевич Дружинин, доктор географических наук, профессор, директор Северо-Кавказского НИИ экономических и социальных проблем, Южный федеральный университет, Россия; профессор-исследователь, Балтийский федеральный университет им. И. Канта, Россия.

E-mail: alexdru9@mail.ru

Николай Владимирович Гонтарь, кандидат географических наук, доцент, ведущий научный сотрудник, Южный федеральный университет, Россия.

E-mail: passat01@mail.ru

The authors

Prof. Alexander G. Druzhinin, Director of the North-Caucasian Research Institute of Economic and Social Problems, South Federal University, Russia; Research Fellow, Immanuel Kant Baltic Federal University, Kaliningrad, Russia.

E-mail: alexdru9@mail.ru

Dr Nikolay V. Gontar, Leading Research Fellow, Southern Federal University, Russia.

E-mail: passat01@mail.ru

УДК 911.3(470)

Д. А. Вольхин¹

¹ Крымский федеральный университет им. В. И. Вернадского
(Симферополь, Россия)

**СОВРЕМЕННАЯ ДИНАМИКА
ЭКОНОМИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ КРЫМА (2014—2018)**

Приводится анализ общих, специальных и частных индикаторов экономической безопасности Крыма и их динамика за 2014—2018 гг. Дана оценка влияния приграничного положения и внешних ограничений на экономическую ситуацию в регионе.

The analysis of general, special and private indicators of economic security of the Crimea, and their dynamics over the 2014—2018. Estimate the impact of the cross-border position and external constraints on the economic situation in the region.

Ключевые слова: экономическая безопасность, приграничный регион, Крым, Западное побережье России.

Keywords: economic security, border region, Crimea, Russia's Western border region.

Введение

В 2014 г. Западное побережье России расширило свое пространство в результате вхождения в состав государства Республики Крым и Севастополя. Из-за образования двух новых субъектов Федерации произошло изменение геоэкономических, геополитических и социокультурных параметров причерноморского сектора Западного пограничья России. Негативная реакция зарубежных стран на воссоединение Крыма с Российской Федерацией стала одним из факторов новейшей

© Вольхин Д. А., 2019

трансформации экономической безопасности страны и ее регионов. В период пятилетия, прошедшего с даты возвращения Крыма в состав России, экономики Республики Крым и Севастополя развивались в условиях ряда рисков, угроз и кризисных ситуаций, не только носивших уникальный характер в постсоветской истории полуострова, но и выделявших новые субъекты страны в ряду других регионов Западного порубежья России. Поэтому изучение современной динамики индикаторов экономической безопасности Крыма является важной исследовательской задачей.

Методика исследования

Оценка экономической безопасности (ЭБ) крымского региона осуществлялась по методике, разработанной калининградскими учеными [1; 2]. Их алгоритм адаптирован для регионов, испытывающих влияние геополитического и социально-экономического факторов, которые определяют влияние приграничности территории на ее ЭБ, и построена с учетом достижений отечественных и зарубежных исследователей данной проблематики. Для оценки ЭБ региона были выбраны индикаторы трех уровней: общие (отражают общий уровень экономической безопасности региона), специальные (учитывают разные составляющие ЭБ) и частные (учитывают специфику приграничных регионов). Задача определения «пороговых» значений выбранных индикаторов решалась путем использования нормативных значений показателей, сопоставления со средними по стране, использование расчетных показателей или учета принятых в науке оценок состояния различных процессов регионального развития.

Крым — регион, развивающийся в состоянии экономического роста по траектории догоняющего развития

Кроме сугубо геополитических и геоэкономических факторов динамики экономической безопасности Крыма, можно выделить ряд экономико-географических характеристик региона:

— Крым — приграничный, приморский, периферийный регион, занимающий стратегически важное положение в Причерноморье с нереализованными транзитным транспортно-географическим положением и потенциалом трансграничных связей, с преобладанием барьерной функции внешних границ [3; 4];

— регион развивается в условиях зависимости базовых отраслей экономики от внешних источников многих видов сырья, топлива и критического дефицита водных ресурсов;

— крымские субъекты РФ находятся в состоянии инкорпорирования в межрегиональные связи страны и адаптации к системе конкурентного пространства Юга России [5];

— Крым фактически удален из большей части сегментов международного разделения труда.

Под влиянием внешних и внутренних генерирующих и лимитирующих факторов Республика Крым и Севастополь демонстрируют противоречивые характеристики ЭБ.

Первые этапы развития Крыма в условиях российской социально-экономической системы обеспечили устойчивый рост экономик крымских субъектов РФ в 2014—2018 гг. За последнее пятилетие Республика Крым и Севастополь показали одни из самых высоких темпов роста ВРП (104—161 %) и физического объема ВРП (102—108 %) среди других регионов России, в том числе ее Западного побережья. Таким образом, федеральному центру и региональным властям удастся не только снизить риски и последствия угроз экономической безопасности Крыма, но и обеспечить рост его экономики. Однако по многим *общим индикаторам ЭБ* в абсолютном выражении и в расчете на душу населения крымские субъекты по результатам 2014—2017 гг. находятся в арьергарде практически всех субъектов РФ и значительно уступают регионам Западного побережья (рис. 1).

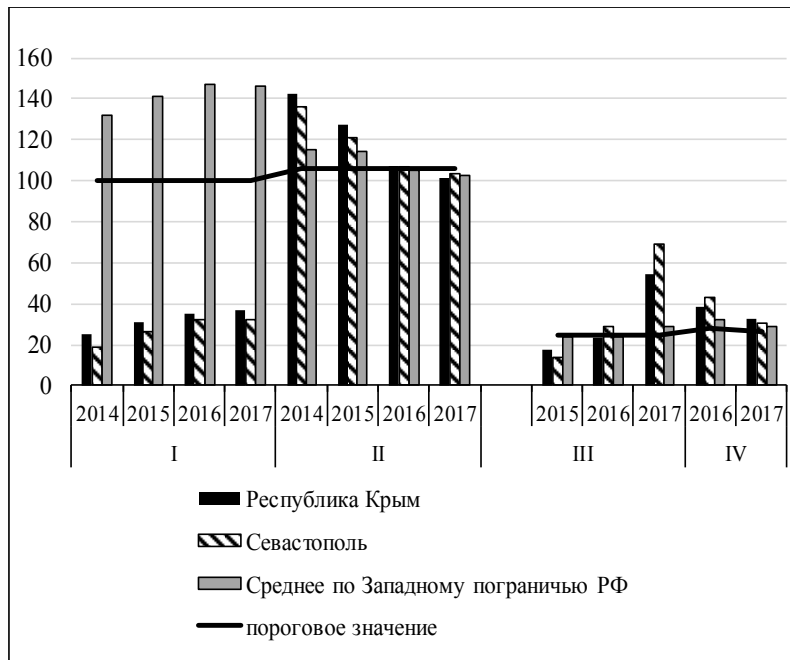


Рис. 1. Общие индикаторы экономической безопасности Республики Крым и Севастополя, 2014—2017 гг., %:

I — отношение годового объема ВРП на душу населения к среднему по стране; II — годовой уровень инфляции; III — отношение инвестиций в основной капитал к ВРП; IV — удельный вес убыточных организаций (на 1 января каждого года)

Источник: данные Росстата.

Республика Крым за рассматриваемый пятилетний период произвела ВРП на душу населения в объеме 25—37% от величины среднероссийского показателя при значении этого же показателя по Западному порубежью в 132—146%. В Севастополе этот показатель на 4—6% ниже, чем в соседней республике. В 2014—2015 гг. положительный экономический эффект роста экономики крымского региона снижался ро-

стом индекса потребительских цен на товары и услуги. Годовой уровень инфляции в Крыму за эту двухлетку составлял 121—143 %, что заметно выше как порогового значения (106 %), так и величины этого показателя в среднем по субъектам Западного пограничья (102—115 %). К 2017 г. повышенную инфляцию в Крыму удалось сократить до уровня 101—104 %, что ниже порогового значения.

Другой крымской особенностью в прошедшую пятилетку был быстрый рост инвестиций в основной капитал и повышение их роли в экономике региона. Отношение инвестиций в основной капитал к объему ВРП к 2017 г. в Республике Крым выросло до отметки 55 %, а в Севастополе — 69 %, что значительно выше уровня порогового значения (25 %).

В крымском приграничном регионе сохраняется проблема обеспечения социальных составляющих экономической безопасности (дифференциация доходов и экономическое неравенство, уровень бедности, безработицы и преступности). Доля населения с денежными доходами ниже прожиточного минимума (один из главных факторов бедности) в 2017 г. составляла в Республике Крым 19,1 %, что в 2,7 раз выше порогового значения и в 1,5 раза превышает значение общероссийского показателя (13,2 %). В Севастополе данный показатель заметно ниже — 14,2 %. Нерешенной проблемой Крыма остается высокая безработица, особенно в сельской местности (около 8 %), и значительные диспропорции в уровне жизни разрезе «город — село». Выявленные особенности социальной безопасности в Крыму отмечаются на протяжении всего постсоветского периода с некоторой тенденцией снятия напряженности в последние годы.

Таким образом, сочетание экономического роста и значительного отставания по общим индикаторам ЭБ крымских субъектов по сравнению со средними значениями по России и западными пограничными регионами страны указывает, что экономики Республики Крым и Севастополя находятся в состоянии догоняющего развития. Главным источником обеспечения современной экономической безопасности и роста экономики Крыма является масштабное федеральное бюджетиро-

вание экономики региона и реализация целого ряда федеральных и региональных стратегий и программ социально-экономического развития.

Важно отметить, что в Крыму сложилась неодинаковая ситуация в обеспечении ЭБ по разным направлениям, что отражают *специальные индикаторы*. На рисунке 2 отражены специальные индикаторы: *А* — экономико-демографической безопасности (I — число женщин в расчете на 1000 мужчин; II — демографическая нагрузка на 1000 человек, всего; III — демографическая нагрузка со стороны лиц моложе трудоспособного возраста на 1000 человек; IV — демографическая нагрузка со стороны лиц старше трудоспособного возраста на 1000 человек); *Б* — продовольственной безопасности (I — доля ввоза (включая импорт) в ресурсах продукции, %; II — коэффициент самообеспеченности потребления; III — уровень экономической доступности продовольствия, %); *в* — финансовой безопасности (I — доля собственных средств в доходах консолидированного бюджета, %; II — объем предоставленных кредитов предпринимательскому сектору в ВРП, %); III — величина просроченной кредиторской задолженности к ВРП, %); *Г* — внешнеэкономической безопасности (I — экспортная квота, %; II — импортная квота, %; III — коэффициент покрытия импорта экспортом, %); *Д* — экономико-экологической безопасности (I — доля населения, обеспеченного питьевой водой, отвечающей требованиям безопасности, в общей численности населения, %; II — доля орошаемых и/или осушаемых земель в общей площади сельскохозяйственных земель, %; III — доля текущих (эксплуатационных) расходов на охрану окружающей среды к объему инвестиций в основной капитал, %); *Е* — инновационной и научно-технологической безопасности (I — доля инвестиций в машины, оборудование и транспортные средства в общем объеме инвестиций в основной капитал, %; II — удельный вес внутренних затрат на исследования и разработки в ВРП, %; III — отношение числа используемых ППТ в расчете на 10 тыс. организаций в сравнении со среднероссийским уровнем, %).

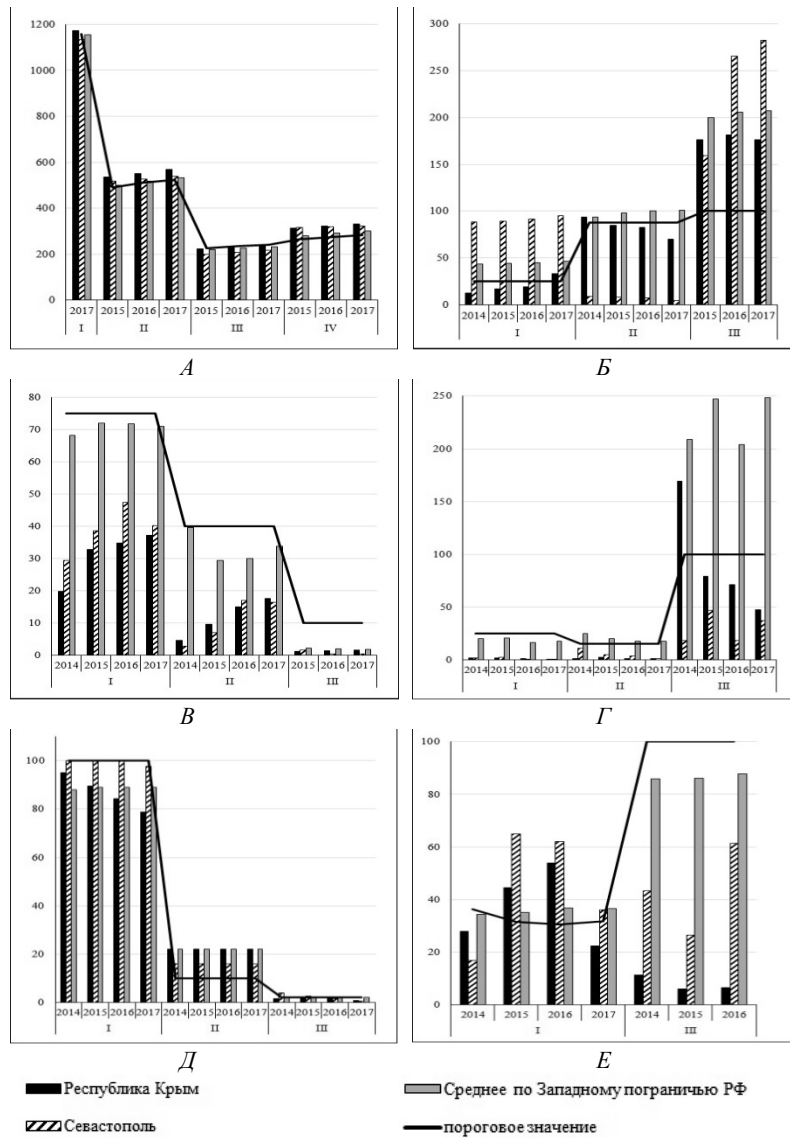


Рис. 2. Специальные индикаторы ЭБ Крыма, 2014—2017 гг.
 Источник: данные Росстата.

Экономико-демографическая безопасность. Постсоветская динамика численности населения Республики Крым с 1995 г. характеризовалась отрицательной тенденцией, достигнув минимума за последние 30 лет в 2014 г. (1 891 465 человек). В 2018 г. численность населения РК по отношению к значению показателя 1991 г. составила лишь 90,6%. Таким образом, за 27 лет население республики сократилось на 200,4 тыс. человек. Однако начиная с 2015 г. в республике начался рост численности населения, который за 2015—2018 гг. включительно составил 19 тыс. человек. Для Севастополя постсоветская динамика численности населения в целом была положительной. По сравнению с 1991 г. к началу 2018 г. людность города выросла на 20 тыс. человек и составила 428 753 человека. Важно отметить, что источником роста численности населения в регионе в последние годы является положительный миграционный прирост. В Крыму наблюдается устойчивый тренд ускорения процесса старения населения. Этот тренд негативно отражается на демографической нагрузке в регионе, особенно со стороны лиц старше трудоспособного возраста (320—330%, что на 35—45% выше средних значений по России). Выходит, демографическая ситуация в Крыму составляет угрозу экономической безопасности региона, а многие негативные тенденции постсоветского развития крымского социума не были сломлены за последнюю пятилетку.

Продовольственная безопасность. Прекращение регулярного товарообмена с украинскими регионами и зарубежными странами в 2014 г., откуда Крым получал более половины внешних продовольственных товаров, прекращение подачи днепровской воды по Северо-Крымскому каналу и периферийное географическое положение полуострова поставили под угрозу обеспечение продовольственной безопасности Крыма. В результате индекс импорта продовольствия в 2016 г. по сравнению с докризисным 2013 г. составил всего 30%. В сфере продовольственной безопасности в Крыму наиболее остро стоит проблема самообеспеченности потребления и зависимо-

сти от ввоза многих продуктов питания из других регионов (особенно продукции животноводства). Коэффициент самообеспеченности потребления в Республике Крым за последнее пятилетие сократился до 70%, а Севастополь демонстрирует антирекорд по этому показателю среди всех субъектов Западного побережья — около 4%.

Финансовая безопасность. Банковский сектор Крыма является наиболее уязвимым элементом экономической безопасности региона. По причине экономических санкций из финансового пространства Крыма в 2014 г. ушли все банки Украины, зарубежные банки и крупные банки России.

Еще одной угрозой финансовой безопасности Крыма стала потеря доступа к мировым платежным системам. В современных условиях в Крыму осуществляют деятельность 7 банков, из которых крупнейшая сеть принадлежит банкам ПАО «РНКБ» и АО «Генбанк». Все эти банки не являются крупными и предлагают весьма ограниченный набор услуг. Такая ситуация на региональном рынке финансовых услуг оказывает сдерживающее влияние на развитие предпринимательства в крымском приграничном регионе. Тем не менее в Крыму наметился позитивный тренд на кредитном рынке. Если на 1 января 2015 г. объем предоставленных кредитов субъектам малого и среднего предпринимательства в целом по крымскому приграничному субъекту составил 2451 млн руб., то к 1 января 2016 г. этот показатель вырос в 7 раз, до 14 627 млн руб., а к 1 января 2017 г. объем кредитования вырос еще в 2,5 раза, до уровня 36 543 млн руб. Это указывает на рост масштабов предпринимательской деятельности в регионе. Однако роль кредитования предпринимательского сектора в формировании ВРП региона остается незначительной, на уровне 15—17%.

Внешнеэкономическая безопасность. Санкционный режим функционирования крымской экономики сократил ее внешнеэкономическую деятельность до минимальных значений за всю постсоветскую историю. Экспортная квота двух крымских субъектов не превышает 1%, импортная квота со-

храняется на уровне 1—2%. Изолированное положение Крыма по отношению к мировым и макрорегиональным экономическим процессам практически удаляет компании, функционирующие на его территории, из международного разделения труда. Частично эта проблема решается за счет посреднических схем и трастовой формы управления бизнесом. При этом экономика Крыма на протяжении всего постсоветского периода не являлась экспортоориентированной.

Инновационная и научно-технологическая безопасность. Угрозой для обеспечения безопасности Крыма в этих отраслях стало ухудшение доступности компаний и жителей Крыма ко многим зарубежным IT-сервисам и продуктам. Ситуация в этой среде для Крыма усугубляется тем обстоятельством, что регион не обеспечивает себя инновационной продукцией. Согласно данным Федеральной службы государственной статистики, в 2016 г. предприятия Республики Крым (а таких всего 2,8% от общего количества предприятий республики) произвели инновационной продукции на сумму 1,09 млрд руб., что составило 1,1% ВРП субъекта. Почти такой же объем инновационной продукции был произведен в Севастополе, что составило 12,8% от стоимости всей продукции города. Эта проблема не решается внутренними ресурсами региона, поскольку доля затрат на исследования в ВРП составляет 0,4% в Республике Крым и 1% — в Севастополе.

Фактор приграничности в обеспечении ЭБ Крыма

Влияние внешних ограничений по отношению к Крыму, экономические и политические события на Украине детерминировали барьерную функцию современных внешних границ региона [4; 5]. В 2014 г. эти процессы трансформировали преимущества его приграничного приморского положения в Причерноморском регионе из реальных в потенциальные, а с позиции обеспечения безопасности в регионе — стали даже фактором риска.

Доказательством малой экономической эффективности приграничного положения Крыма могут служить значения целого ряда *частных индикаторов ЭБ*. За последнюю пятилетку индекс интенсивности приграничья (внешнеторговая квота) в крымских субъектах составлял 1—13% при пороговом значении индикатора 30%, средним значением по стране — 22—37%, Западному порубежью — 34—45%. И Республика Крым, и Севастополь в 2014—2017 гг. демонстрировали фактически нулевые или крайне низкие значения индикаторов, характеризующих экономическое взаимодействие с сопредельными государствами: коэффициент приграничной специализации иностранных инвестиций (0%), коэффициент приграничной специализации внешнеторгового оборота (10—15%, на фоне среднего значения для всего Западного приграничья выше 20%), доля организаций с участием иностранного капитала (1—3%). Экономика региона приведена в состояние относительной закрытости, поскольку отношение индекса внешнеторгового оборота к индексу физического объема ВРП (коэффициент открытости экономики) в 2017 г. в Республике Крым составил 78,5%, в Севастополе — 50,5%, при среднем значении для западных приграничных субъектов РФ 102% и среднем по стране — 122,7%. В результате экономика Крыма отличается относительно низкой межрегиональной и международной конкурентоспособностью. Выраженная в перечисленных выше индексах внешнеэкономическая деятельность Крыма указывает на нереализованность его приграничного положения.

Выводы

Среди всех регионов Западного порубежья России и южного макрорегиона страны в условиях современной геополитической и геоэкономической турбулентности в Республике Крым и Севастополе отмечается наиболее сложная ситуация в обеспечении экономической безопасности. Экономическая система крымских субъектов Российской Федерации в современных условиях не демонстрирует расширенное воспроиз-

водство в необходимых для развития и противостояния внешним и внутренним угрозам объемах. Нивелирование рисков и угроз по большей части связано с государственным регулированием и активным участием федерального и регионального центров, а не процессами самоорганизации хозяйствующих субъектов Республики Крым и Севастополя. Многие кризисные состояния, угрожающие экономической безопасности Крыма, носят системный характер и связаны с инвариантом крымской территориальной социально-экономической системы (ее отраслевой, территориальной, функциональной и управленческой структурами). Следовательно, модель догоняющего социально-экономического развития и политика выравнивания уровня жизни населения Крыма, создающие в период первой пятилетки интеграции региона в социально-экономическое пространство России позитивный эффект, не могут решить все коренные проблемы обеспечения экономической безопасности региона. В условиях внешних экономических ограничений и сложностей в поиске путей их преодоления нереализованность преимуществ приграничного положения Крыма остается нерешенной проблемой.

Исследование выполнено за счет гранта Российского научного фонда (проект № 18-17-00112 «Обеспечение экономической безопасности регионов Западного побережья России в условиях геополитической турбулентности»).

Список литературы

1. Волошенко Е. В., Волошенко К. Ю. Факторы приграничности в оценке экономической безопасности региона // Балтийский регион — регион сотрудничества-2018: проблемы и перспективы трансграничного сотрудничества вдоль Западного побережья России : матер. междунар. науч. конф. / под ред. Г. М. Федорова, Л. А. Жиндарева, А. Г. Дружинина, Т. Пальмовского. 2018. С. 62—73.
2. Волошенко Е. В., Волошенко К. Ю. Оценка и измерение экономической безопасности приграничных регионов России: теория и практика // Балтийский регион. 2018. Т. 10, № 3. С. 96—118.

3. Дружинин А. Г., Я. Дун «Один пояс — один путь»: возможности для регионов Западного побережья России // Балтийский регион. 2018. Т. 10, № 2. С. 39—55.

4. Швец А. Б., Воронин И. Н. Проблема трансформации социокультурных рубежей в Причерноморском секторе Евразии // Геополитические процессы в современном Евразийском пространстве : сб. работ Междунар. науч. конф. 2017. С. 317—330.

5. Швец А. Б., Вольхин Д. А. Крым в пространстве Юга России: приоритетные форматы и векторы межрегиональных взаимодействий // Геополитика и экогеодинамика регионов. 2018. Т. 4 (14), № 4. С. 319—336.

Об авторе

Денис Антонович Вольхин, ассистент кафедры экономической и социальной географии и территориального управления Таврической академии, Крымский федеральный университет им. В. И. Вернадского, Россия.

E-mail: lomden@mail.ru

The author

Prof. Denis A. Volkhin, Assistant Professor, the Department of Economic and Social Geography and Territorial Management, Taurida Academy, Vernadsky Crimean Federal University, Russia.

E-mail: lomden@mail.ru

УДК 332.1

В. В. Горочная^{1, 2}

¹ Южный федеральный университет
(Ростов-на-Дону, Россия)

² Балтийский федеральный университет им. И. Канта
(Калининград, Россия)

**ЭКОНОМИЧЕСКАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ РОСТОВСКОЙ ОБЛАСТИ
В УСЛОВИЯХ ГЕОЭКОНОМИЧЕСКОЙ ТУРБУЛЕНТНОСТИ:
ОПЫТ ЭКСПЕРТНОГО ЭМПИРИЧЕСКОГО ОБСЛЕДОВАНИЯ**

Отражены результаты экспертного интервьюирования представителей научного сообщества, общественных организаций, бизнеса, региональной администрации и законодательных структур Ростовской области, проведенного с целью выявления качественных характеристик текущего состояния экономической безопасности региона, а также понимания приоритетов регионального развития и восприятия угроз безопасности, сложившихся в кругах интеллектуальной, общественной, деловой и властной элиты. На основе интервью 16 экспертов выявлены проблемы динамики организационной среды и кадрового потенциала региона, вызовы и противоречия его стратегического развития. Определен характер влияния на экономическую безопасность рисков геоэкономической нестабильности и приграничного положения, а также степень его осознания на текущий момент.

The article reflects the results of expert interviews with representatives of the academic society, public organizations, business, regional administration and legislative structures of the Rostov region. The interviews are conducted by the author in order to identify qualitative characteristics and the current state of economic security of the region, as well as the understanding of regional development's priorities and perception of security threats by the representatives of intellectual, social, business and power elite. Based on interviews with 16 experts, the study

identifies the problems of the organizational environment's dynamics and human resource potential of the region, challenges and contradictions of its strategic development. The nature of the impact on the economic security of the geo-economic instability and border situation, as well as the degree of awareness about such affect at the moment.

Ключевые слова: экономическая безопасность, экспертный опрос, Ростовская область.

Keywords: economic security, expert survey, Rostov region.

Изучение и обследование текущего состояния экономической безопасности приграничных регионов оказывается в фокусе исследовательского интереса в связи с особой ролью Западного российского порубежья как контактно-барьерной зоны, выступающей в качестве ареала формирования и поддержания трансграничных связей и в настоящее время испытывающей на себе влияние смены режимов взаимодействия в геоэкономической системе «Россия — Запад» [10]. С опорой на опыт концептуализации и систематизации показателей экономической безопасности за последние годы активно разрабатываются пути их адаптации, конкретизации и дополнения применительно к специфике приграничных регионов [1—3], в том числе акцентируется необходимость наряду с количественной оценкой производить качественный мониторинг, тем самым восполняя сложившиеся «пробелы» в системе региональной и ведомственной статистики, а также корректируя и верифицируя результаты количественных измерений, выявляя степень их релевантности в текущих условиях. В связи с этим проведение глубинных экспертных интервью с представителями власти, бизнеса, науки и общественных организаций представляется одним из необходимых путей получения качественной и емкой оценки экономической безопасности региона. Кроме того, в свете все большей «гуманизации» самого понимания категории экономической безопасности в современном научном дискурсе, включением в него присущего ре-

гиональному социуму и управленческой элите видения потенциальных и актуализирующихся угроз, факторов риска и приоритетов развития интервью призвано выявить соответствующую картину, не очевидную на основе количественных измерений [3].

Выбранная в качестве объекта исследования экономическая безопасность Ростовской области как крупного агропромышленного, логистического и научного центра Юга России, обладающего статусом и приграничного, и приморского региона, представляет интерес как в теоретическом, так и в практико-управленческом ключе. Отразившись в специально адаптированных для региона методиках количественной оценки [11; 12] и когнитивного моделирования [7], изучение экономической безопасности Ростовской области нуждается не только в дополнении качественными характеристиками, но и в обновлении и конкретизации в свете текущей геоэкономической ситуации существенного (практически в три раза) ослабления трансграничного экономического взаимодействия с Украиной, а также сложностей и нестабильной динамики отношений с Турцией. Включенность в множественное взаимодействие со странами черноморского ареала, активная (за последние два десятилетия) динамика кластерообразования (в том числе трансграничного) видятся в качестве факторов, способных компенсировать и преодолеть негативные последствия геоэкономической турбулентности [5; 6]. Периодически актуализируется вопрос об особой роли инновационной составляющей (и инновационной трансформации экономики) Ростовской области как фактора обеспечения экономической безопасности региона [4; 8; 9]. Однако обозначенные положения и гипотезы требуют эмпирической верификации.

В связи с этим глубинные интервью, проведенные на протяжении июня — августа 2019 г. с 16 экспертами (представителями регионального бизнеса, науки и образования, административных и законодательных структур, а также общественных организаций), включили 18 открытых вопросов, предпо-

лагающих свободную форму ответа и направленных на выявление целого спектра качественных параметров. К ним относятся: собственное профессиональное видение экономической безопасности, ее структурных составляющих, маркеров и возможных индикаторов; представления о рисках, угрозах и путях достижения экономической безопасности Ростовской области (в том числе роли федерального центра и региональной администрации в управлении данным процессом); оценка влияния фактора приграничного положения, значимости, масштабности и устойчивости хозяйственных связей с зарубежными партнерами (с особым выделением роли сопредельных государств); оценка масштабов присутствия и характера влияния крупных инвестиционных проектов (в том числе трансграничных), агентов российской и мировой экономики, военно-силовой составляющей; оценка роли неформальных контактов населения и бизнеса в поддержании трансграничного взаимодействия в текущих условиях; представления о существующих инфраструктурных ограничениях; видение основных последствий изменения внешнеэкономической ситуации после 2014 г., путей развития внешнего взаимодействия с зарубежьем и другими регионами России в сложившихся условиях.

Теоретическое понимание опрошенными экспертами категории экономической безопасности охватило широкий круг компонентов. Наиболее часто в экспертных интервью фигурировало понимание безопасности в качестве стратегической конкурентоспособности регионального хозяйства на внутреннем, национальном и внешнем рынке (подобное мнение высказали 44% экспертов). Нашло отражение в высказываемых позициях и понимание необходимости баланса между внешней открытостью и самодостаточностью региона [3]. Так, в качестве первоочередной составляющей безопасности здоровую внешнеэкономическую открытость и кооперацию обозначили 19% экспертов; на самодостаточности региона и его способности к эффективному импортозамещению сосредоточили

внимание 31% экспертов. Также около трети экспертов акцентировали внимание на том, что экономическая безопасность является внутренним системным качеством региональной экономики, результатом эффективности и слаженности ее работы; наличие же внешних факторов, выступающих в качестве угроз, лишь подтверждает присутствие внутренних слабостей. Лишь в 13% интервью были акцентированы резистентность по отношению к внешним экономическим угрозам (в том числе противодействие контрафакту), а также обороноспособность и военно-политическая устойчивость в качестве важных составляющих экономической безопасности региона.

Четверть опрошенных экспертов применительно как к общетеоретическому пониманию, так и конкретно к Ростовской области указали на большую долю абстракции в агрегировании безопасности различных субъектов экономических отношений: домохозяйств, бизнеса, власти. Безопасность каждого из них не только имеет принципиально разные качественные признаки и измерители, но и во многих случаях порождает конфликт интересов, что представляется очевидным в текущем состоянии развития регионального сообщества Ростовской области.

Также в 25% интервью в качестве одной из центральных компонент экономической безопасности фигурировало качество человеческого капитала и кадрового обеспечения региональной экономики. Порядка 20% экспертов отметили в качестве первоочередных такие составляющие, как продовольственную безопасность; способность региона к крупным инвестиционным проектам и стабильному развитию; достоверность информации о хозяйственной деятельности, качество документации и ее соответствие фактическому производству и выполнению обязательств со стороны как бизнеса, так и государства, противодействие коррупции; эффективность регионального управления; наличие целевых программ и стратегий, выстроенных вокруг действующих и потенциальных угроз. Наряду с указанными параметрами в отдельных интервью бы-

ли названы качество нормативно-правовой документации, способность к сохранению темпов производства и потребления, наличие мер по поддержке экспорта и субсидированию инновационной деятельности, наличие эффективной системы страхования бизнеса, техногенная, общественная и информационная, а также экологическая компоненты экономической безопасности.

В качестве основных маркеров и показателей экономической безопасности экспертами был предложен целый ряд количественных и качественных индикаторов. При этом в большинстве случаев (более 50% опрошенных) как первоочередный измеритель рассматривали комплекс показателей доступности товаров и услуг, а также их качества (25% экспертов заострили внимание на качестве продуктов питания). В 31% случаев делался акцент на показателях инновационного развития и НИОКР региональных предприятий. Четверть экспертов включила в систему индикаторов баланс в распределении доходов и ценовых пропорций, а также указала на приоритет качественных показателей человеческого потенциала, подготовки кадров и их движения, соответствия формальной отчетности реальной ситуации (ряд показателей — таких, как динамика численности малых предприятий — был назван нерелевантным в силу расхождения с фактической картиной в Ростовской области, как и в ряде других регионов). Около четверти экспертов включило в систему индикаторов показатели экспортно-импортной деятельности, пропорций теневого сектора и контрафакта. Во многих случаях была акцентирована первоочередная роль индикаторов развития промышленности, в особенности обрабатывающего сектора, машиностроения, значимость показателей валютных курсов, инфляции и безработицы, преступности (в особенности экономической). В отдельных интервью прозвучали такие индикаторы, как показатели уровня предпринимательской активности, развития инфраструктуры и социальной сферы (прежде всего — здравоохранения и образования), производительности труда по от-

раслям, внешней (в том числе технологической) зависимости промышленности; отношение инвестиций в человеческий капитал к ВРП; доля инорегионального капитала в экономике региона. В систему показателей было предложено включить показатели деятельности СМИ и организаций культуры и искусства, обеспеченности населения их продуктом. По мнению ряда экспертов, должны быть использованы показатели, фиксирующие не только статическое состояние экономической безопасности, но и ее динамику, способность бизнеса и системы регионального менеджмента своевременно реагировать на вызовы и угрозы. К качественным индикаторам может быть отнесено наличие системности в мониторинге экономической безопасности по всей вертикали федерального, регионального и муниципального управления.

Применительно к конкретному региону — Ростовской области на современном этапе — абсолютное большинство экспертов (70%) выделило коррупционные риски, повышенный уровень экономической преступности и криминализации взаимодействия бизнеса и власти, недостаточную эффективность системы и кадрового потенциала регионального управления, риски принятия управленческих решений (как в административной среде, так и в системе топ-менеджмента крупных предприятий холдингового типа), а также нецелевого расходования бюджета. При этом 50% экспертов обозначили проблему недостаточного развития кадрового потенциала и человеческого капитала в целом (а также недостаточных инвестиций в него), 20% отметили недостаточное качество образовательных программ и их неполное соответствие потребностям рынка труда и регионального воспроизводства.

Около трети экспертов для достижения экономической безопасности обозначают необходимость совершенствовать систему регионального законодательства, документооборота и отчетности, указывают на недостаточное качество судопроизводства, а также наличие административных барьеров, морального, организационного и налогового давления на бизнес.

По мнению 25 % экспертов, центральной опасностью для экономики Ростовской области является отсутствие в глазах региональной администрации приоритета местного производства и регионального продукта, лоббирование интересов инотерриториального капитала, крупных корпораций и ТНК, что в итоге нивелирует положительное действие предпринимаемых мер по субсидированию и прочей поддержке местных производителей. Также четверть экспертов констатировала отсутствие системности и достоверности в оценке и мониторинге экономической безопасности в системе регионального управления в качестве самостоятельной проблемы, представляющей угрозу в стратегической перспективе.

Среди необходимых мер для повышения экологической безопасности рядом экспертов упоминались повышение доступа к финансово-кредитным средствам; усиление контроля за качеством продуктов питания и работой системы здравоохранения; повышение качества и мотивированности бизнес-среды, выработка здоровых схем взаимодействия с административной элитой; поддержка региональных производителей (в том числе с использованием заградительной пошлины). В качестве отдельных проблем были обозначены рост цен на энергоресурсы, уход ряда крупных предприятий из региона, нежизнеспособность большинства возникающих мелких предприятий, отдельные экологические проблемы реки Дон и качества земельных ресурсов, террористические угрозы, нисходящий демографический тренд.

Около 20 % экспертов в качестве первоочередных объектов поддержки для достижения экономической безопасности видят экспортоориентированный сектор агробизнеса как наиболее конкурентоспособный и имеющий потенциал для еще большего развития и диверсификации. В то же время 13 % полагают, что вместо поддержки вполне устойчивого сельскохозяйственного сектора следует сосредоточиться на машиностроении и наукоемких отраслях, снизить их технологическую зависимость от импортируемых инноваций.

В целом тематика внешнеэкономических и внешнеполитических отношений хотя и упоминалась рядом экспертов, но не была обозначена как центральная угроза. Главным образом сложности во взаимодействии с сопредельной Украиной упоминались в контексте увеличения доли контрафактной продукции, делегализации ряда производственно-кооперативных и торговых связей (что требует выработки механизмов их нормативного оформления в текущих условиях), усложнения трансграничных транспортно-логистических схем, утраты ряда поставщиков и рынков (не критичных для региона), отсутствия диалога в решении экологических проблем, требующих совместных усилий, а также усложнения ситуации на международном рынке образования (снижение спроса на услуги региональных вузов, создание специальных условий для студентов ДНР и ЛНР и т. д.). Большинство экспертов признало недостаточные качество и эффективность регионального импортозамещения (при наличии потенциала и активных попыток), в ряде интервью было предложено обратиться не столько к поддержке, сколько к организации импортозамещения (оно требует специальных усилий и государственных инвестиций).

В целом разрыв существенной доли хозяйственных отношений с Украиной и ослабление взаимодействия с Турцией как крупнейшими торговыми партнерами большинство экспертов считают временным ограничением. В долгосрочной (а по мнению отдельных экспертов, в среднесрочной) перспективе ситуация должна улучшиться в силу длительного исторического соседства и торгово-экономической комплиментарности сопредельных территорий.

По сведениям экспертов, непосредственно в своей профессиональной деятельности связанных с внешнеэкономическими связями, сложившиеся барьеры удалось преодолеть относительно быстро в сфере торговли. Посреднические схемы, передислокация отдельных предприятий, формальное разделение и двойное брендование продукции стали основными

путями преодоления разрыва производственных цепочек и рисков утраты рынков сбыта. Однако в существенной мере пострадало инвестиционное взаимодействие и научно-технологическое партнерство. На данный момент в регионе не реализуются крупные инвестиционные проекты с участием зарубежных партнеров, в том числе из сопредельных государств. Отдельные проекты продолжаются совместно с Германией, Францией, Нидерландами. Несмотря на общеевропейское недоверие, исключением остается Италия, продолжающая активно взаимодействовать с Ростовской областью как традиционным внешнеэкономическим партнером. «Поворот России на Восток» на данный момент не столь ощутим в регионе и имеет весьма неопределенные перспективы в силу имеющихся рисков нарушения авторских прав и патентов, недоверия к качеству продукции КНР и других стран Востока, несмотря на увеличение торгового оборота и экспорта услуг (в том числе научно-образовательного профиля).

Таким образом, события 2014 г. оставили серьезный отпечаток на экономике региона, возросли риски и издержки в сфере производства и логистики, снизилась доступность импортируемых товаров и услуг, в то время как региональное импортозамещение в большинстве случаев оказалось малоэффективным. Тем не менее, как показал экспертный опрос, региональное сообщество в качестве первостепенных акцентирует внутренние коррупционные риски, проблемы кадрового потенциала, человеческих ресурсов и — в особенности — качественного управления и принятия решений, от которых зависит преодоление сложившейся негативной ситуации при наличии достаточного производственного и технологического потенциала региона. Именно по данной причине и наметившийся активный вектор кластерного развития, и попытки самоорганизации инновационного производства в сфере наукоемкого машиностроения лишь отчасти смогли компенсировать реальные потребности в импортозамещении.

Большинство экспертов рассматривает приграничное положение региона в качестве положительного фактора, а присутствие военно-силовой составляющей — нейтрального либо положительного (выступающего гарантом защищенности и стабильности, а также порождающего спрос и привлекающей кадровые потоки). Они не усматривают существенных инфраструктурных ограничений и внешних препятствий к наращиванию как внешних, так и межрегиональных контактов. В качестве серьезного барьера для таковых видится ограниченность самого региона в принятии решений (как организационных, так и финансовых), повышенная зависимость от федерального центра, лоббирование интересов ТНК и крупных компаний в ущерб усилению регионального производства. Большинство угроз экономической безопасности Ростовской области (в том числе сопряженные с текущей внешнеэкономической ситуацией), таким образом, воспринимается в качестве общероссийских и требующих системного решения на всех уровнях вертикали власти.

Исследование выполнено за счет гранта Российского научного фонда (проект № 18-17-00112 «Обеспечение экономической безопасности регионов Западного порубежья России в условиях геополитической турбулентности»).

Список литературы

1. Волошенко Е. В., Волошенко К. Ю. Оценка и измерение экономической безопасности приграничных регионов России: теория и практика // Балтийский регион. 2018. Т. 10, № 3. С. 96—118.
2. Волошенко Е. В., Волошенко К. Ю. Фактор приграничности в оценке экономической безопасности региона // Балтийский регион — регион сотрудничества-2018: проблемы и перспективы трансграничного сотрудничества вдоль Западного порубежья России : матер. междунар. науч. конф. / под ред. Г. М. Федорова, Л. А. Жиндарева, А. Г. Дружинина, Т. Пальмовского. Калининград, 2018. С. 62—73.

3. Горочная В. В., Дружинин А. Г. Индикация экономической безопасности приграничного региона в условиях геоэкономической турбулентности (на примере Ростовской области) // Государственное и муниципальное управление. Ученые записки. 2019. № 1. С. 96—106.

4. Горочная В. В. Кластерообразование и инновационная безопасность в регионах западного порубежья России: инвентаризация и основные тренды развития // Региональная экономика и управление: электронный научный журнал. 2019. № 3 (59).

5. Горочная В. В. Трансграничная кластеризация в черноморском регионе как фактор экономической безопасности Юга России // Балтийский регион — регион сотрудничества-2018: проблемы и перспективы трансграничного сотрудничества вдоль Западного порубежья России : матер. междунар. науч. конф. / под ред. Г. М. Федорова, Л. А. Жиндарева, А. Г. Дружинина, Т. Пальмовского. Калининград, 2018. С. 74—84.

6. Горочная В. В. Турбулентность в геоэкономике: методический подход к моделированию воздействия на экономическую динамику порубежного региона // Экономика устойчивого развития. 2018. № 4 (36). С. 136—142.

7. Казанин И. Ю. Исследование социально-экономической безопасности Ростовской области, когнитивное моделирование стратегии развития // Известия Южного федерального университета. Сер. Технические науки. 2009. № 3. С. 12—16.

8. Панченко М. И. Обеспечение экономической безопасности Ростовской области посредством инвестирования в инновации // Проблемы экономики и менеджмента. 2016. № 10 (62). С. 15—17.

9. Соколов В. В. Мониторинг экономической безопасности в системе трансформации статуса старопромышленного города в инновационный // Пространство экономики. 2011. № 3—2. С. 144—150.

10. Фёдоров Г. М., Зверев Ю. М. О роли регионов западного порубежья России в формировании трансграничных связей с сопредельными странами // Пространственная организация общества: теория, методология, практика : сб. матер. Междунар. науч.-практ. конф. / под ред. Т. В. Субботиной, Л. Б. Чупиной. Пермь, 2018. С. 289—295.

11. Харченко С. В., Гречановская А. А., Митряева Р. В., Томчик В. А. Разработка формулы расчета вычисления экономической безопасности региона на примере Ростовской области // Economics. 2016. № 5 (14). С. 29—33.

12. Харченко С.В., Капелян Р.А., Мустафаева Н.Ю. и др. Обеспечение экономической безопасности посредством стабилизации бюджета Ростовской области // Economics. 2016. №4 (13). С. 47—49.

Об авторе

Василиса Валерьевна Горочная, кандидат экономических наук, научный сотрудник, Балтийский федеральный университет им. И. Канта, Россия; специалист по учебно-методической работе, Южный федеральный университет, Россия.

E-mail: tunduk@hotmail.com

The author

Dr Vasilisa V. Gorochnaya, Researcher, I. Kant Baltic Federal University, Russia; Educational and Methodical Work Expert, South Federal University, Russia.

E-mail: tunduk@hotmail.com

УДК 001
911.9

А. В. Сильнича¹, Л. Г. Гуменюк¹

¹ Балтийский федеральный университет им. И. Канта
(Калининград, Россия)

**СОВРЕМЕННАЯ ГЕОПОЛИТИКА
ГЛАЗАМИ РОССИЙСКИХ ИССЛЕДОВАТЕЛЕЙ:
БИБЛИОМЕТРИЧЕСКИЙ АСПЕКТ**

Представлены результаты исследования публикаций по геополитической проблематике, индексируемых в базе данных Scopus. Также на основе наукометрических показателей журналов, в которых изданы статьи российских авторов, проводится качественная оценка вышедших публикаций. Отмечая заметный рост числа российских геополитических публикаций в БД Scopus, авторы приходят к выводу, что этот процесс стал следствием активного включения российских журналов в данную базу, а также за счет изменившейся в последние годы публикационной политики российских авторов, нацеленной на издание статей в журналах, индексируемых международными базами данных Web of Science Core Collection и Scopus. Исследование проведено с использованием инструментария SciVal.

The paper presents the results of a study of publications on geopolitical issues indexed in the Scopus database. Also, based on scientometric indicators of journals in which articles of Russian authors are published, a qualitative assessment of published publications is carried out. Noting a noticeable increase in the number of Russian geopolitical publications in the Scopus database, the authors conclude that this process was a result of the active inclusion of Russian journals in this database, as well as due to the changing publication policy of Russian authors in recent years, aimed at publishing articles in journals indexed international databases Web of Science Core Collection and Scopus. The study was conducted using SciVal tools.

Ключевые слова: геополитика, наукометрический анализ, реферативная база данных, Scopus, Россия.

Keywords: geopolitics, scientometric analysis, database, Scopus, Russia.

© Сильнича А. В., Гуменюк Л. Г., 2019

Введение

В 2018 г. исполнилось пять лет с момента воссоединения Крыма с Россией, которое не было признано большей частью международного сообщества [6; 11], что привело к жизни в новых реалиях: импортозамещения, санкций, поиска новых путей развития для страны. Негативные последствия можно найти не только в экономической и политической сферах, но также в спорте, культуре (в частности, в 2015 г. был отменен перекрестный год Польша — Россия) [7] и многих других областях. Наблюдая за происходящим в течение нескольких лет, мы заинтересовались вопросом, коснулись ли такие своеобразные санкции, направленные против России, мира науки или же, напротив, мнение российских исследователей стало более интересно зарубежным издателям? Мы обратились к изучению публикаций российских исследователей по теме «Геополитика» в одной из самых полных международных баз данных научной информации Scopus, охватывающей порядка 24 000 наименований научно-технических и медицинских журналов примерно 5000 международных издательств. Проводить исследование по данным eLibrary (Научная электронная библиотека) было бы некорректно, т. к. задача исследования — оценить публикационную активность российских авторов в *международных* изданиях, тогда как НЭБ преимущественно представляет информацию о публикациях, извлеченных из российских источников; Web of Science Core Collection, несмотря на то что собирает информацию с 1990 г., долгое время позиционировала себя как естественно-научная база данных информации и только относительно недавно начала индексировать серийные издания социально-гуманитарного профиля, лежащие в сфере интересов данного исследования.

Предметная тематика публикаций — геополитика — выбрана не случайно. Это относительно молодая наука, зародившаяся в рамках политической географии и военной науки и

в настоящее время еще формирующая свой теоретический и методологический аппарат [9]. В то же время в последние годы наблюдается бурный рост публикаций именно по этой дисциплине. Актуальность связана с геополитическими и геоэкономическими трансформациями, которые происходят в мире сегодня.

В работе мы остановимся на библиометрическом аспекте исследования. Оценка научных знаний в настоящее время становится актуальной задачей многих исследователей, так как позволяет делать выводы не только о современном состоянии науки, но также о ее территориальной организации, факторах формирования, пространственных связях [1—5; 8].

Методология

В Scopus (<https://www.scopus.com/>) по всему массиву базы был проведен поиск англоязычного аналога термина *геополитика*, встречающегося в названии, аннотации и ключевых словах публикаций, и были отобраны статьи, авторы которых указали местом своей работы российские организации². В поисковом запросе учтены наиболее распространенные типы публикаций: научная статья, обзор, материалы конференции, глава в книге, книга, статья в печати, редакционная статья, примечание. В качестве показателя качества публикаций в данной работе используется доля статей в журналах первого квартиля (Q1) по величине SJR 2017 г.

Рассмотрены следующие сюжеты (кейсы):

1. Изучение количественного и качественного роста российских геополитических публикаций в журналах из базы Scopus в период с 1991 по 2017 г. Особое внимание авторы уделяют исследованию публикаций последнего пятилетия.

2. Анализ издательской специфики российских геополитических публикаций, индексируемых БД Scopus.

² Поисковый запрос «TITLE-ABS-KEY (geopolitic*) and AFFILCOUNTRY (russia*)».

Результаты и обсуждение

С 1991 г. по август 2018 г. в БД Scopus по теме «Геополитика» проиндексировано 16,5 тыс. публикаций в мире, к российским авторам относятся почти 600 записей (табл. 1).

Таблица 1

**Число публикаций в БД Scopus
по теме «Геополитика» в 1990 — августе 2018 г.**

Год	Мир	Россия	Год	Мир	Россия
1991	63	0	2005	495	8
1992	138	1	2006	510	7
1993	155	0	2007	553	3
1994	214	1	2008	594	1
1995	374	2	2009	705	12
1996	312	1	2010	740	2
1997	298	1	2011	841	11
1998	397	7	2012	911	23
1999	292	6	2013	1071	24
2000	276	5	2014	1064	37
2001	315	1	2015	1245	85
2002	338	6	2016	1304	124
2003	527	14	2017	1491	150
2004	482	7	2018 ³	876	58

Источник: составлено авторами на основе данных БД Scopus, данные загружены 23.08.2018 г.

Стоит отметить, что мировой объем публикаций геополитической направленности в рассматриваемый период увели-

³ Учтены публикации на дату выгрузки данных из БД: 23.08.2018 г.

чивается равномерно, в то время как характер публикаций российских авторов имеет ярко выраженные периоды роста и спада.

На протяжении 1990—2010-х гг. доля публикаций российских авторов изменялась незначительно и колебалась от 0 до 3%. За последние пять лет наблюдается рост числа публикаций. В конце 2017 г. доля отечественных статей составляла уже около 10% от общемирового потока публикаций.

Какие причины или факторы могли в большей степени повлиять на прогрессивный рост числа российских геополитических публикаций? Возросший интерес к отечественным исследованиям в этой области со стороны международного академического сообщества или все же активное вхождение в БД Scopus российских изданий, публикующих результаты российских геополитических исследований?

Тенденция к включению российских журналов в базу данных именно в последнее пятилетие очевидна. Так, например, в 2004 г. БД Scopus включала 302 российских журнала по всем направлениям [10]. В 2013 г. в базу входили 330 журналов, но уже в марте 2018 г. — почти 500.

По нашему мнению, увеличение количества российских журналов вызвано несколькими причинами. С одной стороны, это стремление компании Elsevier, владеющей указанной базой, максимально полно охватить мировой поток публикаций. С другой — это приведение российских изданий к международным стандартам.

Но действительно ли в Scopus стало больше публикаций за счет появления в базе российских журналов? Для ответа на этот вопрос был проведен анализ источников, в которых были изданы статьи российских авторов геополитической направленности. Полученные данные представлены в таблице 2.

Таблица 2

Страны — издатели⁴ журналов, публикующих работы российских исследователей по теме «Геополитика»⁵

Страна	2003		2013		2015		2017	
	Журналов	Статей	Журналов	Статей	Журналов	Статей	Журналов	Статей
Великобритания	5	5	4	4	5	5	12	13
Венесуэла	—	—	—	—	—	—	1	3
Германия	—	—	—	—	—	—	3	3
Греция	—	—	—	—	1	6	1	6
Индия	1	4	—	—	4	4	3	13
Италия	—	—	—	—	1	8	—	—
Канада	—	—	—	—	2	7	—	—
Нидерланды	—	—	1	1	—	—	2	2
Пакистан	—	—	2	3	2	3	1	1
Польша	—	—	1	1	—	—	1	1
Россия	—	—	5	9	13	36	30	64
Румыния	—	—	—	—	1	2	3	5
США	3	5	2	2	4	4	4	4
Турция	—	—	—	—	2	5	3	4
Украина	—	—	1	1	—	—	2	3
Франция	—	—	—	—	2	2	2	4
Чехия	—	—	1	1	1	1	1	1
Швеция	—	—	1	2	1	10	1	10
<i>Всего</i>	9	14	18	24	39	93	70	137

Источник: составлено авторами на основе данных БД Scopus, 04.09.2018 г.

⁴ Согласно данным Scopus, некоторые российские журналы числятся за издательствами других стран в силу особенностей прав собственности, связанных с переводными и англоязычными версиями журналов. В этом отношении российские журналы сотрудничают с издательствами Австрии, Болгарии, Великобритании, Германии, Нидерландов, США и Швейцарии (например, издательство Springer издает журналы МАИК-Nauka).

⁵ В таблицу 2 включены только страны, издавшие суммарным итогом более 1 работы в рассматриваемый период.

Более детально анализируя источники публикаций по странам, можно сделать несколько выводов.

В 2003 г. геополитические исследования российских авторов издавались в странах традиционно характеризующихся высоким научным уровнем: Великобритании и США. Почти все статьи 2003 г. опубликованы в изданиях достаточно высокого уровня (табл. 3).

Таблица 3

**Распределение российских геополитических публикаций
в изданиях различного научного уровня**

Публикации		2003	2013	2015	2017
Всего статей		14	24	97	141
Всего журналов		9	18	42	74
Q1	Журналы	4	1	5	13
	Статьи	4	1	5	14
	% ⁶	28,6	4,2	5,2	9,9
Q2	Журналы	2	0	6	15
	Статьи	3	0	18	26
	%	21,4	0	18,6	18,4
Q3	Журналы	2	5	19	28
	Статьи	5	9	59	75
	%	35,7	37,5	60,8	53,2
Q4	Журналы	1	6	8	8
	Статьи	1	8	11	13
	%	7,1	33,3	11,3	9,2
Без кватриля ⁷	Журналы	0	6	4	10
	Статьи	0	6	4	13
	%	0	25	4,1	9,2

Источник: составлено авторами на основе данных БД Scopus, 04.09.2018 г.

⁶ Здесь и далее в таблице 3 указан процент от общего числа публикаций, изданных в данном году.

⁷ Материалы конференций, книги, главы в книгах или статьи в изданиях, недавно вошедшие в Scopus.

В 2013 г. российские авторы публиковались уже в 18 изданиях из 9 стран. Больше всего статей издано в российских журналах, преимущественно четвертого квартиля (Q4). Также к числу стран-лидеров относится Великобритания. Особенностью публикаций этого года является преимущественное издание исследований в форме книг. Работы в пакистанских изданиях занимают третье место. Все они мультидисциплинарные, индексировались в Scopus всего 2—3 года и на сегодняшний день исключены из базы. В источниках из США российские авторы издали 2 публикации, и все они являются сборниками трудов конференций. Замыкают список стран-издателей Швеция, Нидерланды, Польша, Украина, Чехия (по одной публикации в изданиях третьего и четвертого квартилей).

В 2015 г. российские исследователи опубликовали статьи в изданиях из 16 стран. В их числе традиционные (Великобритания, Индия, США), а также новые — Азербайджан, Болгария, Италия, Канада, Латвия, Молдавия. В этом году ярко выражена тенденция публикации статей российских ученых в национальных журналах, индексируемых в Scopus (31% от всех публикаций 2015 г.). Также в числе стран-лидеров — Швеция, Италия и Греция. Необходимо подчеркнуть, что при кажущемся географическом разнообразии журналов российские ученые предпочитали публиковаться в одних и тех же изданиях. Объясняется это, вероятнее всего, не заинтересованностью международных издателей российскими исследованиями, а найденными «выходами» на журналы, предоставлявшие более лояльные условия для опубликования статей.

К 2017 г. не только возросло количество публикаций, но и значительно увеличилось число журналов — 74. Их издателями выступили 20 стран, хотя более 45% авторов все же опубликовали свои работы в российских журналах. Также продолжается традиция издания статей в журналах Великобритании, Германии, Нидерландов, США и Франции. При этом в 2017 г. по-прежнему растет процент статей из журналов, чья изда-

тельская политика зачастую вызывает вопросы у экспертного сообщества. Статьи в таких журналах утрачивают индексацию за нарушение издательской этики.

Таким образом, гипотеза, что существенный рост числа российских публикаций за последние несколько лет в большей степени связан с вхождением российских изданий в БД Scopus, подтверждается.

Кроме географического разнообразия изданий, публикующих российские геополитические исследования, рассмотрим их распределение по изданиям разного научного уровня.

Анализ таблицы 3 показывает отличительную черту публикационной политики российских ученых — издание статей в журналах третьего квартиля. Это характерно не только для геополитических исследований, но и в целом для публикационной политики российских авторов. Отметим также положительную тенденцию к снижению количества публикаций в изданиях четвертого квартиля в последние годы и напомним, что, несмотря на незначительное число публикаций в 2003 г., в этот год была существенна доля журналов первого квартиля. Своеобразным переходным периодом можно считать 2013 г. С одной стороны, число публикаций сопоставимо с 2003 г., но при этом публикационная стратегия российских авторов уже схожа с той, что наблюдается в последующие годы, когда отечественные исследователи публикуются преимущественно в изданиях второго и третьего квартилей.

В последующие 2015 и 2017 г., с одной стороны, наметилась тенденция к снижению квартиля журналов, выбираемых российскими учеными для публикации своих статей. Преобладание статей в журналах Q3, по мнению авторов статьи, в большей степени объясняется «перестройкой» публикационной стратегии российских ученых. Многие организации заложили в основу своих программ развития количественный показатель. Иными словами, для российских авторов сегодня не так важно, где публиковать, главное — наличие публикации, индексируемой в WoS / Scopus.

В то же время отсутствие (или невысокий показатель) квартиля не всегда говорит о низком научном уровне журнала. В частности, не имеют квартиля журналы, только что включенные в БД. Получение квартиля для них всего лишь дело времени. По крайней мере в 2015 г. из 10 журналов, не имевших квартиля или имевших рейтинг Q4, самый «опытный» издается только с 2000 г. (Cybergeog, Франция), с 2009 г. — 2, 2012 — 3, с 2015 — также 3.

В заключение стоит еще раз отметить ключевые результаты, полученные в ходе проведенного исследования.

1. В настоящий момент растет число геополитических публикаций российских авторов в БД Scopus. В 2017 г. они достигли 10% общемирового объема. Такому существенному росту в большой степени способствовало активное вхождение российских журналов в БД Scopus.

2. В последние пять лет изменилась публикационная политика российских авторов. Многие исследователи сегодня нацелены не на качественный рост, а на количественный показатель по наличию публикаций в международных изданиях, индексируемых международными базами данных Web of Science (Core Collection) и Scopus.

3. Преимущественно российские авторы публикуют свою исследования в журналах Q3 и без квартиля. Одно из объяснений этого факта заключается в том, что наши авторы преимущественно издают свои работы в отечественных журналах, а также мультидисциплинарных изданиях, относительно недавно вошедших в БД Scopus. Вместе с тем стоит отметить и рост числа российских геополитических исследований, публикуемых в журналах из Топ-10% (в 2015 г. — 8,5%, в 2017 г. — уже 10,9%).

Исследование выполнено за счет гранта Российского научного фонда (проект № 18-17-00112 «Обеспечение экономической безопасности регионов Западного порубежья России в условиях геополитической турбулентности»).

Список литературы

1. Алисов Н. В. География мировой науки // Вестник Московского университета. Сер. 5: География. 1993. № 6. С. 7—15. URL: <http://www.dissercat.com/content/territorialnaya-organizatsiya-rossiiskoi-nauki-factory-osobennosti-tendentsii#ixzz5dve0NDuK> (дата обращения: 15.11.2018).
2. Гладкий Ю. Н., Доброскок В. А., Семенов С. П. Наука и научное обслуживание // Социально-экономическая география России : учебник. М., 2000. С. 620—624. URL: <http://www.dissercat.com/content/territorialnaya-organizatsiya-rossiiskoi-nauki-factory-osobennosti-tendentsii#ixzz5dve5vc8q> (дата обращения: 15.11.2018).
3. Ковалев Ю. Ю. География мировой науки : учеб. пособие. М., 2002.
4. Кузнецова Т. Ю., Гапанович А. В. Международное научное сотрудничество в Балтийском регионе: наукометрический анализ // Балтийский регион. 2012. Т. 4, №4. С. 82—96. DOI: 10.5922/2074-9848-2012-4-7.
5. Максаковский В. П. География науки в США // География : приложение к газете «Первое сентября». 1995. № 15. С. 3.
6. ООН не признала присоединение Крыма к России // BBC. 2014. 27 марта. URL: http://www.bbc.co.uk/russian/international/2014/03/140327_un_crimea_russia_referendum_illegal (дата обращения: 15.08.2018).
7. Подрабинек А. Дежавю. Культурные санкции // Радио «Свобода». 23.01.2015. URL: <https://www.svoboda.org/a/26805845.html> (дата обращения: 28.08.2019).
8. Половицкая М. Е. О взаимосвязях размещения научных исследований и промышленности // Известия Всесоюзного географического общества. 1976. № 6. С. 497—503.
9. Потоцкая Т. И., Сильнича А. В. Состояние географических геополитических исследований в современной России // Балтийский регион. 2019. Т. 11, №2. С. 112—135. doi: 10.5922/2079-8555-2019-2-7.
10. Солошенко Н. С., Кириллова О. В. Отражение российских журналов в БД Science Citation Index и SCOPUS // Educational Technology & Society. 2006. №9(3). С. 313—320.
11. *Disputed Territories* // The Territories of the Russian Federation 2015. Routledge, 2015.

Об авторах

Анна Вячеславовна Сильничая, аспирант, Институт природопользования, территориального развития и градостроительства, Балтийский федеральный университет им. И. Канта, Россия.

E-mail: AGapanovich@kantiana.ru

ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-1645-2004>

Лидия Геннадьевна Гуменюк, кандидат географических наук, Институт природопользования, территориального развития и градостроительства, Балтийский федеральный университет им. И. Канта, Россия.

E-mail: LOsmolovskaya@kantiana.ru

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-6186-350X>

ResearcherID: F-5586-2019

The authors

Anna V. Silnichaya, PhD Student, Institute of Environmental Management, Territorial Development and Urban Construction, Immanuel Kant Baltic Federal University, Russia.

E-mail: AGapanovich@kantiana.ru

ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-1645-2004>

Dr Lidiya G. Gumenyuk, Institute of Environmental Management, Territorial Development and Urban Construction, Immanuel Kant Baltic Federal University, Russia.

E-mail: LOsmolovskaya@kantiana.ru

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-6186-350X>

ResearcherID: F-5586-2019

УДК 911.3

И. В. Федина-Журбина¹

¹ Балтийский федеральный университет им. И. Канта
(Калининград, Россия)

**ВОЗМОЖНОСТИ ДЛЯ РАЗВИТИЯ МЕДИЦИНСКОГО ТУРИЗМА
В КАЛИНИНГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ РФ И РЕГИОНАХ ЛИТВЫ**

Проанализированы возможности и перспективы развития оздоровительного туризма в Калининградской области РФ и регионах Литвы. Рассмотрена база санаторно-курортной инфраструктуры исследуемых районов, представлена динамика загруженности санаторно-курортных учреждений в 2014—2018 гг. Показаны возможности развития лечебно-оздоровительного туризма в различных районах Калининградской области РФ и Литвы.

The article analyzes the possibilities and prospects of the recreational tourism development in the districts of the Kaliningrad region and Lithuania. The sanatorium-resort complex infrastructure of the districts under consideration is analyzed. The study presents sanatorium-resort institutions workload dynamics in the period between 2014 and 2018. The possibilities for the development of medical-recreational tourism in different districts of the Kaliningrad region and Lithuania are presented.

Ключевые слова: Калининградская область, Литовская Республика, Балтийский регион, оздоровительный туризм, медицинский туризм, санаторно-курортная база.

Keywords: the Kaliningrad region, the Republic of Lithuania, the Baltic region, recreational tourism, medical tourism, a sanatorium-resort base.

© Федина-Журбина И. В., 2019

Введение

Здоровье является одной из главных ценностей в человеческой жизни. В поиске качественных медицинских услуг и медицинского персонала люди готовы совершать путешествия как в границах своего государства, так и за его пределы, вследствие чего становятся медицинскими туристами [8].

Понятие «оздоровительный туризм» вошло в научный обиход относительно недавно, хотя услуги по оздоровлению вне мест постоянного проживания оказываются довольно давно.

Существуют разнообразные определения этого понятия. Всемирная туристская организация (UNWTO) обозначает *health tourism* как вид туризма, который включает услуги, предлагаемые спа-центрами, либо медицинские услуги, связанные с хирургическим вмешательством и гарантирующие более выгодную цену по сравнению с домашним регионом, а также анонимность [16].

Оздоровительный туризм охватывает те виды туризма, которые в качестве основной мотивации вносят вклад в физическое, психическое и / или духовное здоровье посредством медицинских и оздоровительных мероприятий, которые помогают людям удовлетворять свои потребности и улучшать качество жизни.

Оздоровительный туризм — это вид туристической деятельности, цель которого — улучшить и сбалансировать все основные сферы человеческой жизни, включая физическую, умственную, эмоциональную, профессиональную, интеллектуальную и духовную. Основной мотивацией для велнес-туриста является участие в профилактических мероприятиях, улучшающих образ жизни, таких как фитнес, здоровое питание, релаксация, уход за телом и лечебные процедуры. Медицинский туризм — это вид туристической деятельности, который включает использование научно обоснованных медицинских лечебных ресурсов и услуг (как инвазивных, так и неинвазивных). Этот вид охватывает диагностику, лечение, профилактику и реабилитацию [16].

В данной работе выбрано определение, предложенное А. А. Федякиным, который понимает под оздоровительным туризмом вид туризма, направленный на восстановление жизненно важных функций человеческого организма и предназначенный для ослабленных и больных людей [11]. В последние десятилетия оздоровительный туризм в мире переживает свой расцвет.

Для него характерны следующие основные тренды:

— большой процент среднего класса в структуре общества развитых стран (около 47%), который имеет финансовые возможности для путешествий;

— увеличение популярности здорового образа жизни, который в настоящее время определяет высокий социальный статус человека [7].

Туристы стали чаще совмещать отдых и санаторно-курортное лечение. В Балтийском регионе активно развивается санаторно-курортный туризм, что связано прежде всего с наличием природных ресурсов (минеральная вода, грязи, торф), благоприятного мягкого климата [4; 9].

Калининградская область РФ и Республика Литва располагают значительными возможностями для развития санаторно-курортного и лечебно-оздоровительного туризма.

Оборот этого рынка в мире к 2025 г. исходя из индекса Медицинского туризма (МТИ) превысит 3 трлн дол., в то время как ежегодный прирост составляет около 25%. Самыми популярными странами с точки зрения медицинского туризма являются Израиль, Германия, Канада, Сингапур, Индия, Германия, Южная Корея. Россия, к сожалению, пока не входит в лидеры рейтингов, но у страны имеется большой потенциал.

Можно выделить основные факторы, стимулирующие медицинский туризм:

- низкая стоимость медицинских услуг;
- современные медицинские технологии;
- высококвалифицированная медицинская помощь;

- возможность быстрее получить медицинскую помощь;
- возможность совмещения лечения с туристской программой (фактор добавленной стоимости);
- анонимность [2].

Калининградская область

Калининградская область — один из регионов России в регионе Балтийского моря, имеющих высокий потенциал для развития медицинского туризма, с исторически сложившимся разнообразным санаторно-курортным комплексом и удобным природным и экономико-географическим положением (рис. 1). Еще в начале XIX в. курорты Кранц (ныне Зеленоградск) и Раушен (ныне Светлогорск) были главными курортами Восточной Пруссии, очень популярными у жителей Германии. После 1945 г. Зеленоградск и Светлогорск были переименованы в курорты федерального значения, согласно постановлению Правительства Российской Федерации от 29 марта 1999 г. № 359 «О признании курортов Зеленоградск и Светлогорск-Отрадное, расположенных в Калининградской области, курортами федерального значения».

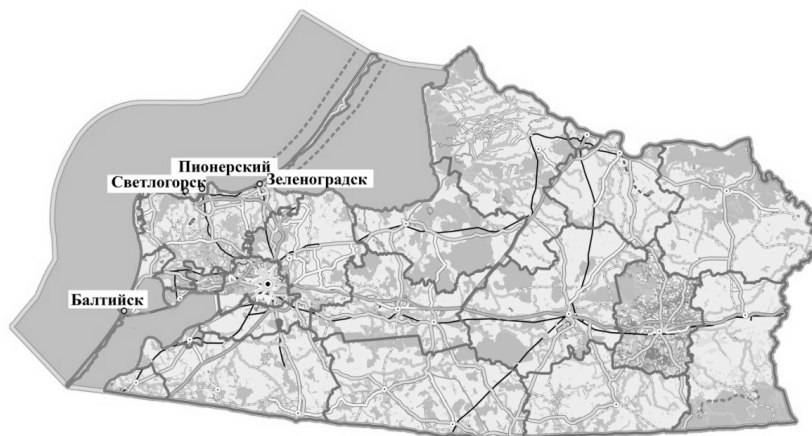


Рис. 1. Карта курортов Калининградской области

В Калининградской области сосредоточено 20 действующих объектов санаторно-курортного и лечебно-оздоровительного назначения. Практически все они располагаются в прибрежных городах и поселениях. Это санатории и гостиницы с наличием спа-центра. Основные объекты санаторно-курортной инфраструктуры, а также их специализация представлены в таблице 1.

Таблица 1

**Объекты санаторно-курортного комплекса
Калининградской области и их специализация**

Учреждение	Специализация	Вместимость, количество мест
Зеленоградск		
Санаторий «Зеленоградск»	— сердечно-сосудистая система; — нервная система; — костно-мышечная система; — гинекологические заболевания	235
Санаторий «Чайка»	— сердечно-сосудистая система; — нервная система; — опорно-двигательный аппарат; — гинекологические заболевания	190
Санаторий «Теремок» (детский)	— центральная и периферическая нервная система с нарушениями речи, развития, двигательными нарушениями, ДЦП (психоневрологический профиль)	100
Светлогорск		
Санаторий «Янтарный берег»	— сердечно-сосудистая система; — опорно-двигательный аппарат; — нервная система; — желудочно-кишечный тракт; — органы дыхания; — лор-заболевания; — гинекологические заболевания — нарушения обмена веществ; — эндокринная система	650

Продолжение табл. 1

Учреждение	Специализация	Вместимость, количество мест
Светлогорск		
Санаторий «Янтарь»	— нервная система — опорно-двигательный аппарат — сердечно-сосудистая система — гинекологические заболевания — органы дыхания — урология — желудочно-кишечный тракт	300
Светлогорский центральный военный санаторий	— органы кровообращения — опорно-двигательный аппарат — нервная система — гинекологические заболевания — органы пищеварения	320
Санаторий «Светлогорск»	— сердечно-сосудистая система — опорно-двигательный аппарат — нервная система и сахарный диабет	146
Пансионат «Балтика»	— нервная система — желудочно-кишечный тракт — опорно-двигательный аппарат	160
Пансионат «Волна»	— органы дыхания — нервная система — опорно-двигательный аппарат — система кровообращения	200
Отель «Олимп»	— учебно-оздоровительный комплекс — опорно-двигательный аппарат — дыхательная система	60
Пансионат «Раушен»	— сердечно-сосудистая система — опорно-двигательный аппарат — органы пищеварения и дыхания	68
Санаторий «Тройка»	— костно-мышечная система — органы дыхания — нервная система	60
Санаторий- профилакторий «Энергетик»	— опорно-двигательный аппарат — сердечно-сосудистая система — нервная система — желудочно-кишечный тракт	65

Окончание табл. 1

Учреждение	Специализация	Вместимость, количество мест
Светлогорск		
Детский противотуберкулезный санаторий	— туберкулезная патология и ее осложнения	60
Противотуберкулезный санаторий Калининградской области	— легочные формы туберкулеза	60
пос. Отрадное		
Социально-оздоровительный центр «Мечта»	— сердечно-сосудистая система — нервная система — опорно-двигательный аппарат	100
Санаторий «Отрадное»	— сердечно-сосудистая система — органы движения — нервная система — органы пищеварения — эндокринная система	300
Детский пульмонологический санаторий «Отрадное»	— болезни органов дыхания	150
Пионерский		
Детский ортопедический санаторий «Пионерск»	— опорно-двигательный аппарат	300

Из представленной таблицы видно, что Калининградская область располагает 20 функционирующими средствами размещения, оказывающими санаторно-курортные услуги с лечением, в том числе предлагающими диагностические процедуры. Лечебно-оздоровительных учреждений, специализирующихся на помощи детям, — 4, однако в остальных санаториях также есть возможность пребывания детей с родителями.

Кроме того, общая вместимость всех действующих санаторно-курортных лечебных учреждений Калининградской области — 3524 места, что составляет 26,7% от общего числа койко-мест по региону. Санатории работают круглогодично, что является преимуществом системы медицинского туризма в области. Вместе с тем несколько санаторно-курортных учреждений в настоящее время не функционируют. Это детский санаторий «Майский» (150 мест), детский кардиоревматологический санаторий (60 мест), ряд детских летних оздоровительных лагерей.

Необходимо отметить, что из последних пяти лет пик посещаемости санаторно-курортных учреждений Калининградской области (с ночевкой) пришелся на 2018 г. (рис. 2). Кроме того, увеличилось количество иностранных граждан, пользующихся санаторно-курортными услугами в Калининградской области (рис. 3).

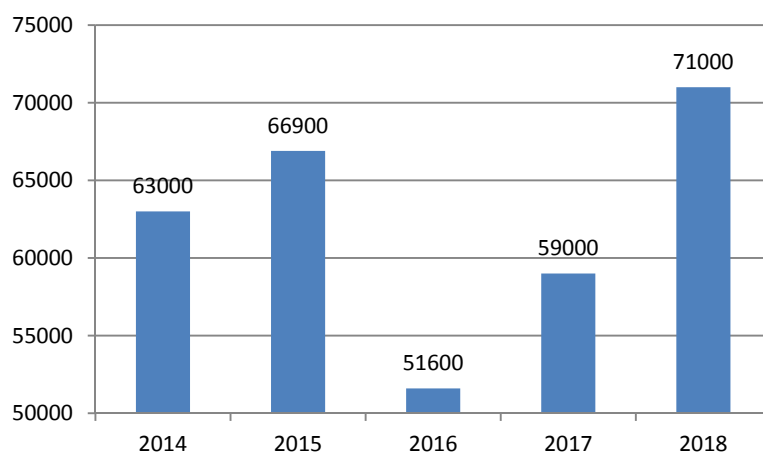


Рис. 2. Численность посетивших санаторно-курортные учреждения Калининградской области с целью оздоровления в 2014—2018 гг., чел.

Источник: составлено автором на основе данных Федерального органа государственной статистики [10].

Как видно из рисунка 2, в 2016 г. количество пользующихся санаторно-курортным лечением уменьшилось. Прежде всего это связано со снижением расходов предприятий на обеспечение сотрудников путевками в санаторно-курортные учреждения, а также падением доходов населения вследствие экономического кризиса.

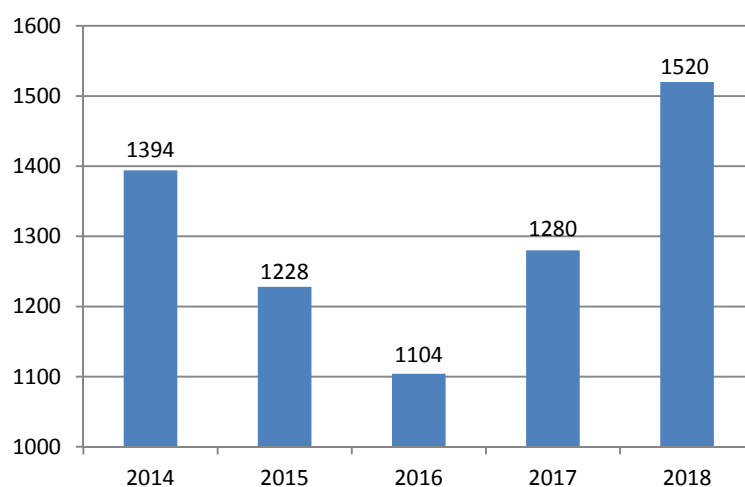


Рис. 3. Численность иностранных граждан, размещенных в санаторно-курортных учреждениях Калининградской области

Источник: составлено автором на основе данных Федеральной службы государственной статистики [10].

Снижение в 2016 г. количества иностранных граждан, посетивших санаторно-курортные средства размещения Калининградской области, связано с экономическим кризисом и отменой упрощенного визового режима (виз на 72 часа) и малого приграничного передвижения с Польшей. Но в 2018 г. наблюдается значительный рост численности туристов, что обусловлено прежде всего проведением масштабного мероприятия — Чемпионата мира по футболу.

Калининградская область, обладая рядом преимуществ и ресурсов для развития санаторно-курортного и спа-отдыха, располагает данными учреждениями только в прибрежных населенных пунктах. Однако и другие муниципалитеты, расположенные к востоку от Калининграда, имеют ряд предпосылок для строительства качественных средств размещения с лечебной и оздоровительной составляющей [6].

Ряд существующих санаториев на побережье области находится в плачевном состоянии, требуя ремонта и обновления. Таким образом, целесообразно развитие существующего санаторно-курортного комплекса в прибрежных муниципалитетах региона, что повысит конкурентоспособность области в медицинском туризме в Балтийском регионе.

Росту потока медицинских туристов в Россию в целом и в Калининградскую область в частности может послужить развитие инфраструктурной базы и передовых медицинских технологий, а также создание единой базы клиник, понятной для иностранных туристов.

В послании Федеральному собранию Российской Федерации от 01.03.2018 г. президент РФ Владимир Путин указал на необходимость развития здравоохранения и экспорта услуг в сфере медицины и туризма. В соответствии с указом президента Российской Федерации от 07.05.2018 г. № 204 «О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года» объем экспорта медицинских услуг к 2024 г. должен будет составить 1 млрд дол. в год. С целью выполнения указа созданы федеральная некоммерческая организация Российская ассоциация медицинского туризма (РАМТ) и специальный проектный офис Минздрава РФ по развитию въездного медицинского туризма.

Зарубежные туристы в России пользуются услугами как государственных, так и частных клиник. В первые они обращаются для лечения следующих заболеваний: онкологических,

офтальмологических, сердечно-сосудистых и нейрохирургических. В частных клиниках востребованы пластическая хирургия, стоматология, услуги гинекологов [3].

Литовская Республика

В Литовской Республике существует ряд преимуществ для развития оздоровительного туризма, среди которых можно выделить удачное географическое положение, а также имеющийся потенциал оказания медицинских услуг. На государственном уровне пока не определено понятие медицинского туризма, в связи с чем не осуществляются эффективные меры по продвижению медицинского туризма в стране.

Несмотря на этот сдерживающий фактор, финансирование Европейского союза позволило укрепить медицинскую сферу, обновить техническую базу, развить инфраструктуру. В Литве функционирует около 145 государственных и 1681 частное медицинское учреждение, а также 8 крупных санаториев и спа-центров [15]. В 2016 г. на 10 тысяч жителей Литвы приходилось 80 койко-мест, 40 врачей и 75 медицинских сестер [13].

Основной поток медицинских туристов, приезжающих в Литовскую Республику, исходит из России (включая Калининградскую область), Белоруссии, Украины, Казахстана, в меньшем количестве — из Великобритании, Ирландии, Дании [13].

Литовские учреждения, представляющие свои услуги российскому рынку, представлены в таблице 2.

Таблица 2

Инфраструктура санаторно-курортного комплекса Литовской Республики

Учреждение	Специализация
Медицинский диагностический центр (Вильнюс)	— хирургия — спортивная медицина — реабилитация и диагностика организма

Учреждение	Специализация
Санаторий Eglė (Друскининкай)	— желудочно-кишечный тракт — опорно-двигательный аппарат — сердечно-сосудистая и нервная системы — системы органов дыхания — кожные болезни — гинекологические проблемы — санаторно-курортное лечение и оздоровление детей — реабилитация онкологических больных
Гостиница-санаторий Gradiali (Паланга)	— опорно-двигательный аппарат — эндокринная система — нервная система — дыхательная система
Сеть гостиниц SPA Vilnius (Вильнюс, Друскининкай, Аникшай)	— опорно-двигательный аппарат — нервная система — дыхательные пути — пищеварительная система — гинекология.
Оздоровительный центр Energetikas (Паланга)	— сердечно-сосудистая система — опорно-двигательный аппарат — нервная система — болезни почек — пищеварительная система — гинекологические заболевания — реабилитация
Комплекс Vytautas Mineral SPA (Бирштонас)	— опорно-двигательный аппарат — заболевания нервной и пищеварительной систем
Оздоровительно-рекреационный комплекс Grand SPA (Друскининкай)	— опорно-двигательный аппарат — нервная система — дыхательные пути — пищеварительная система — заболевания уха, горла, носа — гинекология — урология

В Литовской Республике курорты расположены не только в прибрежной зоне, как в Калининградской области, но и на территории всей страны. Среди прибрежных курортов можно выделить Ниду, Юодкранте, Палангу, Клайпеду, Швянтойи. Вдали от побережья располагаются не менее популярные — Друскининкай, Бирштонас. Курорты Литовской Республики представлены на рисунке 4.



Рис. 4. Карта курортов Литовской Республики

Ресурсы здравоохранения Литвы действительно нельзя назвать скромными. Особый всплеск в развитии медицинского туризма и ускорение его продвижения на международный рынок наблюдались в 2011 г., именно тогда этот вид был назван приоритетным в сфере туризма страны. Тогда же начал работу портал www.medtourism.lt. В марте 2012 г. была учреждена Ассоциация медицинского туризма Литовской Республики

Medical Lithuania и стал формироваться Кластер медицинского туризма Литвы, помимо медицинских услуг и стоматологии включающий туристические агентства, учебные заведения, транспорт, гостиницы, рестораны, санатории и спа-центры [5].

Одним из положительных факторов, влияющих на возможность конкурировать в сфере медицинского туризма, является низкая стоимость услуг в Литве по сравнению с другими странами, предоставляющими аналогичные услуги. Сравнение уровня цен на некоторые медицинские услуги представлено в таблице 3.

Таблица 3

Преимущество ценовой политики медицинских услуг в Литве по отношению к некоторым странам — лидерам медицинского туризма, дол.

Услуга	Германия	Чехия	Турция	Израиль	Литовская Республика
Увеличение груди	7500	4300	3500	4000	3200
Липосакция	4500	3000	2200	2500	1400
Операции по удалению катаракты	1900	900	1700	3500	1200
Операции по удалению варикозных вен	3100	3600	2100	—	700

На сегодняшний день медицинские туристы, приезжающие в Литовскую Республику, могут получить обширный спектр медицинских услуг, среди которых выделяются услуги пластической хирургии, стоматология, диагностика здоровья, офтальмологическая помощь, кардиохирургия, ортопедическая хирургия, лечение онкологических заболеваний, трансплантология, лечение бесплодия, реабилитационная помощь, спа-услуги и др.

Также сдерживающими факторами развития являются, как и в Калининградской области, достаточно низкий уровень обслуживания и слабое владение персоналом иностранными языками [14]. Вышеперечисленные недостатки снижают привлекательность Литвы для иностранных туристов и отрицательно влияют на ее конкурентоспособность на региональном и международном рынках. Основным конкурентоспособным фактором Литвы является хорошее соотношение цены и качества медицинских услуг [12].

Проанализировав состояние медицинского туризма Литовской Республики, можно сделать вывод, что эта страна пока не может полноценно конкурировать с лидерами медицинского туризма в силу выявленных сдерживающих факторов. Необходим комплексный подход для решения имеющихся проблем и создания полноценного, качественного пакета услуг, который сочетал бы и медицинское лечение и туристические услуги.

Выводы

Для развития медицинского туризма в Калининградской области необходимо обновлять имеющуюся инфраструктурную базу, улучшать качество сервиса, строить новые инфраструктурные единицы, которые можно использовать для медицинского туризма. Помимо объектов в прибрежной части области необходимо осваивать имеющийся природный потенциал на востоке области, который обусловлен чистым воздухом, минеральными водами и лечебными грязями.

Литовская Республика сможет повысить свою конкурентоспособность в сфере медицинского туризма, улучшив качество сервиса, повысив уровень владения иностранными языками у работников этой сферы, создав маркетинговую стратегию медицинского туризма.

Как показывает проведенное исследование, районы Калининградской области РФ и Литвы, несмотря на имеющиеся сходные трудности и сдерживающие факторы, обладают сходным значительным потенциалом для развития медицинского

туризма. В основном это вид оздоровительного туризма, основанный на использовании климатических и бальнеологических ресурсов, но при должном внимании к сфере лечебно-оздоровительного туризма со стороны властей обеих стран существует возможность развития и других видов медицинского туризма.

Материал подготовлен при финансовой поддержке гранта РФФИ № 18-05-00083 «“Приморский фактор” конкурентного потенциала российского региона-эксклава: стратегии и механизмы реализации в условиях геополитической и геоэкономической турбулентности».

Список литературы

1. *Александрова А. П.* Лечебно-оздоровительный туризм: современные тенденции // Интеграция туризма в экономическую систему региона: перспективы и барьеры : матер. I междунар. науч.-практ. конф. Орёл, 2019. С. 125—132.
2. *Беляева Е.* Медицинский туризм: почему иностранцы лечатся в России, а россияне за границей. URL: <https://www.forbes.ru/biznes/365591-medicinskiy-turizm-pochemu-inostrancy-lechatsya-v-rossii-rossiyanе-za-granicey> (дата обращения: 25.07.2019).
3. *Егоркина А. В., Ямщиков А. С.* Тенденции развития медицинского туризма // Молодой ученый. 2019. № 16. С. 47—49.
4. *Корнеевец В. С., Кропинова Е. Г., Драгилева И. И.* Туристское районирование Калининградской области // География и туризм. Пермь, 2008. С. 117—132.
5. *Король А. Н.* Общие тенденции развития медицинского туризма в Литве // Наука в цифрах. Чебоксары, 2017. С. 14—17.
6. *Набедрик В. А.* География лечебного туризма в Европе: модели развития и трансформационные процессы : дис. ... канд. геогр. наук. М., 2005.
7. *Никонова О. Е., Никонова М. В.* Анализ развития оздоровительного туризма за рубежом // Вестник ТИСБИ. 2017. № 2. С. 196—205.
8. *Семёнова З. А., Чистобаев А. И.* Медицинская география и здоровье населения: эволюция знания. СПб., 2015.
9. *Семёнова З. А., Чистобаев А. И., Новикова С. В.* Санкт-Петербург как инновационная дестинация медицинского туризма в Балтийском регионе // Балтийский регион — регион сотрудничества : матер. междунар. науч. конф. Калининград, 2018. С. 188—201.

10. *Территориальный орган Федеральной службы государственной статистики по Калининградской области* : офиц. сайт. URL: http://kaliningrad.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat_ts/kaliningrad/ru/statistics/sphere/ (дата обращения: 25.07.2019).

11. *Федякин А. А.* Теоретико-методические основы оздоровительного туризма : дис. ... д-ра пед. наук. Майкоп, 2001.

12. *Bučinskaitė L., Navickienė R.* Medicinos turizmo situacijos analizė pasaulyje ir lietuvoje // *Mokslas ir praktika: aktualijos ir perspektyvos. Mokslinių straipsnių rinkinys.* Kaunas, 2013. P. 45—53.

13. *Departament statistiki Litovskoi Respubliki.* URL: <https://www.stat.gov.lt/> (дата обращения: 22.07.2019).

14. *Langviniene Neringa.* Changing patterns in the health tourism services sector in Lithuania. *Procedia — Social and Behavioral Sciences* 156. 19th International Scientific Conference; Economics and Management. Riga, 2014. P. 310—316.

15. *Ministerstvo zdravookhraneniia Litovskoi Respubliki.* URL: <http://sic.hi.lt/html/spr.htm> (дата обращения: 10.07.2019).

16. *UNSD and UNWTO.* International Recommendations for Tourism Statistics, 2008 (IRTS 2008). ST/ESA/STAT/SER.M/83/Rev.1. UN Department of Economic and Social Affairs Statistics Division and UNWTO. Madrid ; N. Y., 2008 (дата обращения: 03.07.2019).

Об авторе

Ирина Валерьевна Федина-Журбина, младший научный сотрудник лаборатории сетевых исследований, Институт природопользования, территориального развития и градостроительства, Балтийский федеральный университет им. И. Канта, Россия.

E-mail: Ipoletkina@kantiana.ru

ORCIDIDnumber: 0000-0001-6394-2220

The author

Irina V. Fedina-Zhurbina, Junior researcher of the Laboratory for network research of the Institute of Environmental Management, Territorial Development and Urban Construction of Immanuel Kant Baltic Federal University, Russia, 236013.

E-mail: Ipoletkina@kantiana.ru

ORCIDID number: 0000-0001-6394-2220

УДК 911.3

В. О. Юстратова¹, И. С. Гуменюк¹

¹ Балтийский федеральный университет им. И. Канта
(Калининград, Россия)

ПРОБЛЕМА ТРАНСПОРТНОЙ ДОСТУПНОСТИ СЕЛЬСКИХ ТЕРРИТОРИЙ (НА ПРИМЕРЕ КАЛИНИНГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ)

Для сельских территорий России все больше решающим фактором социально-экономического развития выступает уровень транспортной доступности. На примере нескольких сельских поселений Калининградской области авторы демонстрируют, как этот фактор в настоящее время определяет характер и темпы развития населенных пунктов. Результатом проведенного исследования стали сформулированные авторами рекомендации по развитию транспортной системы региона с целью повышения уровня транспортной доступности в сельской местности.

For rural areas of Russia, the level of transport accessibility is an increasingly decisive factor in socio-economic development. On the example of several rural settlements of the Kaliningrad region, the authors demonstrate how this factor currently determines the nature and pace of development of the settlement. The result of the study was the recommendations formulated by the authors on the development of the regional transport system with the aim of increasing the level of transport accessibility in rural areas.

Ключевые слова: сельские территории, транспортная доступность, Калининградская область, дорожная инфраструктура, трудовая миграция.

Keywords: rural areas, transport accessibility, Kaliningrad region, road infrastructure, labor migration.

© Юстратова В. О., Гуменюк И. С., 2019

Введение

Пространственная модель экономического развития России на современном этапе характеризуется концентрацией производственного и социального потенциала в границах крупных городских агломераций. Одним из результатов этого процесса стал отказ от традиционной для советского периода модели социально-экономического развития сельской местности, при которой государство брало на себя функции по созданию и поддержанию объектов производственной (рабочие места) и социальной (в первую очередь систем образования и здравоохранения) инфраструктуры в сельской местности. Сегодня налицо устойчивая тенденция к сокращению сельского населения (вследствие как естественного сокращения, так и миграционного оттока населения в города) и рост уровня мобильности населения, который обеспечил жителям сельской местности оперативный доступ к городской производственной и социальной инфраструктуре. Например, только за последние несколько лет транспортная подвижность населения Калининградской области выросла с 4868 км/чел. (2015 г.) до 5524 км/чел (2018 г.) [3] и (по прогнозу государственной программы Калининградской области «Развитие транспортной системы» от 17 февраля 2014 г. № 65 с изменениями на 3 июня 2019 г.) увеличится к 2024 г. до 6400 км/чел. [7; 8].

В таких условиях все чаще привлекательность и конкурентоспособность сельских территорий определяется уровнем транспортной доступности населенного пункта. Под транспортной доступностью принято понимать уровень общественно необходимых затрат времени на преодоление пространства определенным видом транспорта, определяемый уровнем развития производительных сил общества и соответствующим ему уровнем развития потребностей хозяйства и населения в

перевозках [1]. С методологической точки зрения транспортную доступность принято рассматривать через такие показатели, как:

— доступность регионального центра (минимальное время, за которое житель сельской территории может достигнуть регионального центра на машине или на общественном транспорте);

— количество рабочих мест, расположенных в районе мест проживания (совокупное количество рабочих мест, которых могут достичь жители максимум за 60 минут на машине или общественном транспорте) [12];

— региональная социальная доступность (минимальное время достижения ключевых социальных объектов — объектов культуры, спортивных объектов и пр.);

— доступность объектов здравоохранения;

— доступность объектов образования [11].

В современной модели социально-экономического развития конкурентоспособность и возможность обеспечения необходимого качества жизни населения определяется уровнем транспортной доступности сельского населенного пункта. В рамках данной статьи целью исследования стала оценка современного состояния транспортной инфраструктуры и уровня транспортной доступности в сельской местности на примере отдельных поселений Калининградской области.

Гипотезой исследования служит утверждение о том, что качество и объем сельскохозяйственного производства, как и уровень социально-экономического развития сельского населенного пункта, напрямую зависят от уровня транспортной доступности и качества транспортной инфраструктуры.

Результаты

Для понимания современного уровня транспортной доступности сельских населенных пунктов Калининградской

области необходимо дать ретроспективный анализ развития системы расселения региона, которая определяла характер и темпы развития транспортной системы. Довоенное состояние транспортной системы Восточной Пруссии в значительной степени определялось возможностями Кёнигсберга как морского порта и важного железнодорожного узла. Именно сложившаяся в XIX в. качественная транспортная инфраструктура, включавшая как разветвленную железнодорожную и шоссейную сеть, так и систему водоотводных каналов, оказала значительное влияние на развитие расселенческой системы. Она, в свою очередь, характеризовалась окультуриванием ландшафта, развитием сельского хозяйства по экстенсивному пути, увеличением численности таких мелкоселенных форм, как хутора, поместья, отруба и т. д. [4]. Автомобильный транспорт был немногочисленным, активно развивался транспорт электрический. Мелкоселенная система расселения сельского населения предопределила равномерный и диверсифицированный характер развития транспортной системы региона, включавшей в себя речной, автомобильный и железнодорожный виды транспорта.

После образования в 1946 г. Калининградской области новому региону Советского Союза досталась сильно разрушенная, но все таки достаточно разветвленная транспортная система, основу которой составляла железная дорога. Также высоким уровнем внутреннего развития обладала автодорожная и внутренняя водная сети. Послевоенный период развития региона также характеризовался структурной реорганизацией всей расселенческой и землевладельческой системы региона. Из-за смены модели природопользования вместо хуторской системы хозяйствования внедрялась колхозная — формировались опорные сельские населенные пункты, обеспечивавшие коллективное ведение хозяйства. На фоне этих преобразований значительно снизилась роль природных факторов. Поскольку необходимо было создавать товарные и животновод-

ческие фермы, тракторные заводы, возделывать сельскохозяйственные культуры, гораздо важнее было наличие более или менее сохранившегося жилого сектора, хозяйственных построек, выгодного транспортного положения. Кроме того, в условиях плановой модели пришлось отказаться от ряда населенных пунктов в пользу укрупнения имеющихся «перспективных» поселений, вследствие чего потеряли свое значение и многие элементы транспортной системы, такие как отдельные автодороги, части рельс. Тем самым в советский период число населенных пунктов сократилось в 5,5 раза. Такая модель развития системы расселения региона была характерна на протяжении всего советского этапа развития региона (с 1945 по 1991 г.).

Распад СССР predetermined переход от единой системы расселения к центр-периферийной модели, в результате которой трансформация системы расселения происходит под воздействием сугубо рыночных факторов. В итоге сформировалась ярко выраженная тенденция «перетока» населения из сельской местности в малые и средние города (на локальном уровне) и с восточных территорий региона в сторону развивающейся калининградской городской агломерации (на региональном уровне).

Современная транспортная система Калининградской области является совокупностью отдельных транспортных узлов и структурных элементов. В благополучном положении находятся люди, проживающие в сельских местностях вдоль главных региональных и федеральных трасс. Но мы сталкиваемся с ситуацией, когда в большом количестве деревень, отдаленных от общественных транспортных путей, жилыми остаются всего несколько домов. Направлять туда дополнительные автобусы или вагоны электропоездов убыточно как для государственных, так и для частных перевозчиков. Противоположная ситуация в другом секторе: возрастают объемы грузовых перевозок — из деревни вывозят лес, щебень, стройматериалы, целлюлозу и др.

Вместе с тем уровень и качество оказания транспортных услуг населению (работа общественного транспорта) в сельской местности Калининградской области в настоящее время имеет тенденцию к ухудшению в силу нескольких причин. Перевозки в населенные пункты, находящиеся недалеко от региональных центров, финансируются из бюджетов субъектов, то есть именно по таким маршрутам курсируют муниципальные автобусы. Но в бюджете районного уровня, тем более сельского, на эти цели деньги не выделяются. Согласно ФЗ «О транспортной безопасности» от 19.01.2007 г. рейсовый маршрут должен двигаться по автодорогам определенного качества, иначе создается угроза безопасности пассажиров, но в ряде поселений дорог с твердым покрытием нет вовсе. Требования к лицензированию перевозчиков постоянно ужесточаются. В некоторых муниципалитетах появляются частные перевозчики с маршрутами от поселков к районным центрам, но, как правило, это не приносит прибыли — затраты не оправдываются.

В задачах и путях реализации транспортной стратегии Калининградской области до 2020 г., которая в первую очередь ориентирована на повышение географической доступности, не уделяется должного внимания проблемам сельских поселений. Большинство реконструируемых и прокладываемых трасс федерального и регионального значения создается для повышения грузооборота, товарооборота, реализации кольцевого маршрута в районе приморской кольцевой зоны [10].

Для оценки современного влияния фактора качества транспортной доступности на характер и уровень современного социально-экономического развития сельских населенных пунктов Калининградской области мы провели статистическое сравнение двух населенных пунктов (табл.). Данные сельские поселения по многим базовым параметрам сопоставимы, но уровень транспортной доступности становится решающим в современной модели функционирования данных населенных пунктов.

**Статистическое сопоставление уровня транспортной доступности
и социально-экономического развития некоторых сельских
населенных пунктов Калининградской области (2017 г.)**

Показатель	пос. Междуречье (Свободненское СП, Черняховский ГО)	пос. Чистые Пруды (Чистопрудненское СП, Нестеровский ГО)
Численность поселения, чел.	559	562
Численность сельского поселения, чел.	4294	2223
Доля населения поселения в общей численности сельского поселения, %	13	25
Расстояние до города (центра муниципального образования), км	20	26,3
Общая протяженность автодорог общего пользования местного значения, км	—	38,8
Доля дорог с твердым покрытием, %	61	18,8
Доля дорог с усовершенствованным покрытием (цементобетонные, асфальтобетонные и типа асфальтобетона, из щебня и гравия, обработанных вяжущими материалами), %	21	18,8
Доля освещенных частей улиц, проездов, набережных и т. п., %	49	27,1
Число АЗС	3	2
Доля уличной водопроводной сети, нуждающейся в замене, %	53	10
Прямое сообщение из Калининграда, автобусных маршрутов	А № 583, 581, 566, 526, 515, 580, 680Э	Нет

Окончание табл.

Показатель	пос. Междуречье (Свободненское СП, Черняховский ГО)	пос. Чистые Пруды (Чистопрудненское СП, Нестеровский ГО)
Частота хождения автобусов до ближайшего города в день	14 раз	4—5 раз
Наличие железнодорожной станции	Да (остановка электропоезда Калининград — Черняховск)	Нет
Прокладывание маршрутов через навигационное приложение 2ГИС	Нет	Нет
<i>Прочие показатели, характеризующие социально-экономическое развитие сельского поселения</i>		
Вывезено за год твердых бытовых отходов, тыс. м ³	3,96	1,5
Доля негазифицированных населенных пунктов в составе поселения, %	97,1	100
Коэффициент естественного прироста	-4,6	-13,1
Значение миграционного прироста, чел.	+126	+41

Источник: составлено авторами на основе данных [5; 6].

Таблица наглядно демонстрирует преимущества поселка Междуречье Черняховского городского округа с точки зрения транспортной доступности. Как следствие, у данного сельского населенного пункта выше и прочие социально-демографические и инженерные показатели. Это обусловлено рядом причин.

Черняховский городской округ выгодно расположен на пересечении основных транспортных артерий области, ко второму по значимости в области опорному транспортному уз-

лу — Черняховску — подходят автодороги с 7 направлений регионального, федерального, международного значения, в том числе международный транспортный коридор 9Д Вильнюс — Калининград. Также Черняховск — это крупный железнодорожный узел, в котором стыкуются российский и европейский типы железнодорожной колеи, что уникально для области в целом. Черняховский ГО характеризуется более высокой транспортной связностью с другими городами области: рейсы выполняются регулярно автобусными компаниями регионального и местного значения ввиду наличия трудовой миграции.

В Нестеровском ГО предпочтение отдается местному нерегулярному автобусному сообщению и личному автотранспорту, а по железнодорожной ветке Нестеров — Чернышевское проходят только поезда дальнего следования.

Уровень транспортной доступности социально и функционально дифференцирован. В целом, внутренняя транспортная инфраструктура на западе области более развита, чем на востоке. Многие участки дорог не соответствуют техническим параметрам пропускной способности. В концепции развития транспортного комплекса Калининградской области до 2020 г. значатся следующие приоритеты: обеспечение потребностей населения области в транспортных услугах, повышение их доступности и качества, повышение безопасности транспортных процессов, улучшение инвестиционного климата и развитие рыночных отношений в транспортном комплексе, определенность и устойчивость планов по развитию объектов транспорта [8].

Повышение доступности услуг транспортного комплекса для населения означает удовлетворение в полном объеме имеющихся и перспективных потребностей населения по передвижению, ликвидацию ограничений на развитие существующих и освоение новых территорий, а также повышение ценовой доступности социально значимых услуг транспорта [9].

Выводы

Резюмируя данные об актуальном состоянии транспортной сети Калининградской области, следует иметь в виду существование ряда важных проблем, влияющих на доступность сообщения с сельской местностью. Учитывая положение концепции развития транспортного комплекса до 2020 г., можно определить следующие пути их решения:

1. Строительство обходов населенных пунктов; завершение кольцевого автодорожного маршрута Приморской рекреационной зоны и новых вводов в прибрежные города через поселки, не входившие ранее в маршруты [1];

2. Обновление и оптимизация (доведение до необходимого количества единиц) парка транспортных средств на пассажирском транспорте общего пользования, курсирующих на межмуниципальных и внутримunicipальных (сельских) маршрутах;

3. Запуск регулярного пассажирского сообщения и восстановление отдельных участков железных дорог в восточных муниципалитетах региона, строительство новых железнодорожных путей;

4. Развитие системы общественного пассажирского транспорта (пригородного и междугородного автобусного сообщения, внутриобластного железнодорожного пассажирского транспорта для малых расстояний, морских и речных пассажирских перевозок в тех частях области, где эти виды транспорта являются безальтернативными или могут создать конкуренцию) в направлениях к востоку области и расширение его маршрутной сети; строительство и реконструкция сети автомобильных дорог общего пользования;

5. Обеспечение приемки ведомственных дорог в сельских и лесных районах в сеть дорог общего пользования с предварительным приведением их в нормативное техническое состояние;

6. Повышение доступности транспорта для людей с ограниченными возможностями и других категорий маломобильных граждан;

7. Использование области как площадки для апробации новых методов организации перевозочного процесса в сельской местности (например, моделей маршрутного такси и пр.);

8. Изучение и последующее использование опыта соседних стран при разработке основных принципов функционирования транспортного комплекса, в том числе в сельской местности. Целесообразно использовать опыт зарубежных стран, система расселения которых схожа по генезису и текущей конфигурации (отдельные воеводства Республики Польша или земли ФРГ);

9. Стимулирование частных перевозок, осуществляемых в отдаленных местностях, путем сокращения налогов;

10. Комплексный подход к развитию дорожно-транспортной сети на основе взаимодействия различных видов транспорта: наземного автомобильного, железнодорожного, электрического; водного; авиационного (формирование мультимодальных транспортных потоков), а также внедрение элементов цифровизации при организации пассажирского транспортного сообщения в регионе.

Исследование выполнено при финансовой поддержке РФФИ и Калининградской области в рамках научного проекта №19-45-393005 р_мол_а «Транспортные сети как фактор формирования комфортной среды и развития человеческого капитала в сельской местности».

Список литературы

1. *Большаков Н. М., Жиделева В. В., Рабкин С. В.* Транспортная доступность периферийных сельских территорий: теория, методология, практика (на примере республики Коми) // Известия Коми НЦ УрО РАН. 2015. №2 (22).

2. Гуменюк И. С. Формирование транспортного комплекса Калининградской области // Вестник РГУ им. И. Канта. 2009. Вып. 3. С. 83—86.

3. Дятлова Е. И. Стратегия развития транспортной инфраструктуры Калининградской области: задачи и пути реализации // Транспорт Российской Федерации. 2017. № 5 (72).

4. Левченков А. В. Системы сельского расселения и ландшафтных факторов Калининградской области // Вестник Калининградского государственного университета. 2004. Вып. 5. Сер.: Экология региона Балтийского моря. С. 33—39.

5. Паспорт муниципального образования Свободненское СП. URL: http://www.gks.ru/scripts/db_inet2/passport/table.aspx?opt=276394062015 (дата обращения: 17.08.2019).

6. Паспорт муниципального образования Чистопрудненское СП. URL: http://www.gks.ru/scripts/db_inet2/passport/table.aspx?opt=276244062017 (дата обращения: 17.08.2019).

7. Постановление Правительства Калининградской области от 17 февраля 2014 года № 65 «О Государственной программе Калининградской области «Развитие транспортной системы»». URL: <http://docs.cntd.ru/document/460288903> (дата обращения: 15.08.2019).

8. Постановление правительства от 28 апреля 2007 года № 242 «О Концепции развития транспортного комплекса Калининградской области на период до 2020 года». URL: <http://docs.cntd.ru/document/438857932> (дата обращения: 15.08.2019).

9. Постановление Правительства РФ от 5 декабря 2001 года № 848 «О федеральной целевой программе “Развитие транспортной системы России (2010—2020 годы)”». URL: <http://docs.cntd.ru/document/901807416> (дата обращения: 15.08.2019).

10. Приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 12 мая 2005 года № 45 «Об утверждении Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2020 года».

11. Смирнов О. А. Социальные аспекты обеспечения транспортной доступности удаленных сельских поселений: возможности и ограничения применения региональной гражданской авиации // Теории и проблемы политических исследований. 2016. № 3. С. 285—294.

12. Currie G. Quantifying spatial gaps in public transport supply based on social needs // Journal of Transport Geography. 2010. Vol. 18, № 1. P. 31—41.

Об авторах

Вероника Олеговна Юстратова, магистрант, Балтийский федеральный университет им. И. Канта, Россия.

E-mail: niko4ka1313@mail.ru

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

E-mail: IGumeniuk@kantiana.ru

The authors

Veronika O. Yustratova, Master's Student, Immanuel Kant Baltic Federal University, Russia.

E-mail: niko4ka1313@mail.ru

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

E-mail: IGumeniuk@kantiana.ru

Научное издание

БАЛТИЙСКИЙ РЕГИОН — РЕГИОН СОТРУДНИЧЕСТВА — 2019

Материалы III международной
научно-практической конференции

Калининград
27—31 августа 2019 года

Часть 1

Редакторы *Д. А. Малеваная, Е. Т. Иванова*
Корректоры *Н. С. Шкутко, И. О. Дементьев*
Компьютерная верстка *А. В. Иванов*

Подписано в печать 16.12.2019 г.
Формат 60×90 ¹/₁₆. Усл. печ. л. 14,0
Тираж 500 экз. (1-й завод 40 экз.). Заказ 237

Издательство Балтийского федерального университета им. Иммануила Канта
236022, г. Калининград, ул. Гайдара, 6