



Межрегиональные
исследования
в общественных науках

Министерство
образования и науки
Российской
Федерации

ИНО-Центр
(Информация. Наука.
Образование)

Институт имени
Кеннана Центра
Вудро Вильсона
(США)

Корпорация Карнеги
в Нью-Йорке (США)

Фонд Джона Д.
и Кэтрин Т. МакАртуров
(США)



Данное издание осуществлено в рамках программы «Межрегиональные исследования в общественных науках», реализуемой совместно Министерством образования и науки РФ, «ИНО-Центром (Информация. Наука. Образование)» и Институтом имени Кеннана Центра Вудро Вильсона при поддержке Корпорации Карнеги в Нью-Йорке (США), Фонда Джона Д. и Кэтрин Т. МакАртуров (США). Точка зрения, отраженная в данном издании, может не совпадать с точкой зрения доноров и организаторов Программы.

Российский государственный университет им. И. Канта
Балтийский межрегиональный институт общественных наук
«Россия и Европа: прошлое, настоящее, будущее»

Регион сотрудничества

Выпуск 2(54)

Актуальные проблемы
социально-экономического развития
Балтийского региона:
взгляд молодых ученых

Калининград
Издательство РГУ им. И. Канта
2009

УДК 911.3:339 (470.26)
ББК 26.89(я73)
Р325

Редакционная коллегия:

А. П. Клемешев, ректор РГУ им. И. Канта (председатель)
В. Г. Барановский, заместитель директора Института мировой экономики и международных отношений (ИМЭМО) РАН (Москва)
В. С. Корнеев, административный директор БалтМИОНа РГУ им. И. Канта
С. В. Картунов, профессор Академии военных наук РФ (Москва)
А. Ю. Мельвиль, профессор МГИМО (У) МИД РФ
Г. М. Федоров, проректор по научной работе РГУ им. И. Канта
А. Е. Шаститко, профессор МГУ им. М. Ломоносова (Москва)

Печатается по решению Научного совета
программы «Межрегиональные исследования в общественных науках»

Регион сотрудничества. Вып. 2 (54).

Р325 Актуальные проблемы социально-экономического и политического развития Балтийского региона: взгляд молодых ученых / под ред. Г. М. Федорова, Т. Пальмовского. — Калининград: Изд-во РГУ им. И. Канта, 2009. — 108 с.
ISBN 978-5-88874-990-6

Представлены взгляды молодых ученых России и Польши на актуальные вопросы социально-экономического развития Балтийского региона.

Издание адресовано экономистам, политологам, географам – широкому кругу специалистов, исследующих проблемы Балтийского региона.

Книга распространяется бесплатно.

УДК 911.3:339 (470.26)
ББК 26.89(я73)

ISBN 978-5-88874-990-6

© Коллектив авторов, 2009
© АНО «ИНО-Центр (Информация.
Наука. Образование)», 2009

Содержание

Введение	5
<i>Давидов Д. М.</i> Приграничные регионы и трансграничная регионализация	6
<i>Анисевич Р.</i> Польско-российская граница. Тенденции изменений после 2004 года	13
<i>Понкратов А. Ю.</i> Приграничное сотрудничество в области землеустройства. На примере проекта « <i>Amber-Land</i> »	27
<i>Федоров Д. Г.</i> О динамике и перспективной численности населения и трудовых ресурсов Калининградской области .	32
<i>Гуменюк И. С.</i> Метод сценарного планирования оценки стратегий развития транспортного комплекса Калининградской области	37
<i>Гинзбург Е. С.</i> Совершенствование пространственной организации авиационного транспорта России путем формирования сети авиахабов	46

<i>Питыка В. В.</i> Перспективы развития водного туризма в Калининградской области	53
<i>Колесникова А. Е.</i> Территориальные особенности развития рынка общественного питания Калининградской области как эксклавной территории.	59
<i>Осмоловская Л. Г.</i> Развитие энергетического комплекса Калининградской области на период до 2020 года.....	64
<i>Большев О. Н.</i> Эволюция региональной компании до уровня федеральной сети (на опыте Группы «Вестер»)	74
<i>Пишибыльская Л.</i> Примеры исследования географии религии Поморского воеводства	80
<i>Митрофанова А. В.</i> Формирование туристско-рекреационного кластера «Светлогорск-Отрадное»	91

Введение

Новый выпуск серии «Регион сотрудничества» посвящен актуальным вопросам социально-экономического развития Калининградской области, проблемам и перспективам интеграции региона в общеевропейское пространство.

Отличительной чертой данного выпуска стало то, что среди авторов — молодые ученые Российского государственного университета имени Иммануила Канта и Гданьского университета (Республика Польша). Основу издания составили статьи и презентации, подготовленные участниками международного семинара «Развитие инфраструктуры польско-российского пограничья», проводившегося в РГУ им. И. Канта с 4 по 6 марта 2009 г. Подобные семинары стали уже доброй традицией и проводятся в течение пяти лет при участии именитых ученых (доктора наук, профессора РГУ им. И. Канта Геннадия Михайловича Федорова и доктора наук, профессора Гданьского университета Тадеуша Пальмовского). Благодаря таким мероприятиям молодые ученые Калининграда и Гданьска имеют возможность обсудить актуальные вопросы социально-экономического развития приграничных территорий, найти «точки соприкосновения» по самому широкому спектру вопросов, в неформальной обстановке наладить личные контакты, которые, несомненно, будут полезны им в будущем.

Новый сборник не претендует на фундаментальную научную новизну, он призван показать, каким видят молодые ученые России и Польши регион Балтийского моря в будущем, как должны строиться долгосрочные соседские связи и реализовываться совместные проекты.

Д. М. Давидов
Приграничные регионы
и трансграничная регионализация

Приграничные регионы являются особым типом регионов, специфика развития которых определяется функциональным дуализмом границы, сочетающим функции барьерности и контактности [1]. Иногда границы становятся непреодолимыми барьерами для осуществления коммуникаций. По степени развитости связей между территориями, расположенными по разные стороны границы, выделяются следующие типы приграничных регионов [2]:

— отчужденные приграничные регионы: приграничные связи отсутствуют в силу военных действий, политических ситуаций, значительных националистских тенденций, идеологической или религиозной вражды, культурных различий или этнического соперничества;

— сосуществующие приграничные регионы: характеризуются некоторой степенью экономического и культурного взаимодействия;

— взаимозависимые приграничные регионы: полное взаимодействие в экономической, общественной и культурной сферах, насколько это возможно в условиях все еще действующей границы;

— интегрированные приграничные регионы: высшая степень интеграции, свободное движение людей, товаров, денежных потоков и идей.

Эволюция типов от отчужденных к интегрированным является важным фактором социально-экономического развития приграничных регионов.

В Российской Федерации по признаку совпадения одной из границ с государственной границей к приграничным можно отнести 48 субъектов РФ, из них в европейской части (включая Северный Кавказ) — 17 регионов. В настоящее время для большинства приграничных регионов размещение вдоль государственной границы России и в удалении от федерального Центра сопряжено с худшими условиями социально-экономического развития (более 70 % приграничных субъектов РФ относятся к депрессивным). Развитие трансграничных связей и участие в различных формах трансграничного сотрудничества — важные инструменты преодоления негативных последствий периферийности приграничных территорий. Изучение мирового (прежде всего, европейского) опыта развития трансграничных связей и формирования на их основе трансграничных регионов представляется особенно актуальным для регионов России. Хотя на границе с Евросоюзом расположены только 5 субъектов РФ (Республика Карелия, Мурманская, Ленинградская, Псковская и Калининградская области), именно эти регионы в настоящее время являются наиболее активными участниками трансграничной кооперации и уже сегодня выступают в качестве «лаборатории» интеграционных процессов между Россией и ЕС.

Трансграничная регионализация является одним из приоритетов современной политики Европейского союза. Данный процесс может приобретать форму определенных сетевых структур, которые позволяют формировать схемы приграничного (трансграничного) сотрудничества. ЕС реализует ряд крупномасштабных программ (таких, как Интеррег), направленных на поддержку приграничного сотрудничества и интеграционных процессов на внутренних и внешних границах Евросоюза. Во-первых, приграничное сотрудничество рассматривается как перспективный инструмент ускорения развития периферийных территорий, расположенных на границах национальных государств. При этом интеграция и выравнивание развития всех территорий ЕС является главной его целью. Во-вторых, местные органы власти и эконо-

мические акторы активно пытаются использовать возможности формирования новых региональных альянсов (что также позволяет получить финансирование по линии программ Евросоюза и, кроме того, приобрести дополнительную политическую власть за счет участия в стратегическом сетевом сотрудничестве). В-третьих, в европейских регионах укрепились устойчивая вера в то, что многообразие природных, культурных и экономических особенностей ЕС может значительно способствовать развитию разных сфер общественной жизни [3].

В настоящее время регионы вынуждены действовать в условиях международной и глобальной экономической конкуренции. Процесс регионализации европейских экономик, конечно, должен рассматриваться в контексте интеграции. Именно Европа имеет богатый исторический опыт взаимодействия многочисленных небольших по площади регионов как основной формы организации общества, существовавшей на протяжении нескольких столетий. Таким образом, процесс становления «Европы регионов» — одной из наиболее популярных концепций, рассматриваемых европейскими регионалистами, — можно считать возрождением исторической традиции, хотя и в новой форме [4].

Вегеланд [4] поднимает вопрос о формировании «Европы регионов» или существовании «Европы с регионами». В «Европе регионов» именно регионы должны быть основными акторами, обладающими властью и влияющими на процесс развития. Национальные государства, в свою очередь, должны иметь партнерские отношения с регионами, сохраняя при этом доминирующую и монополистическую позицию в некоторых сферах политической деятельности. При этом регионы действуют на основе «горизонтального порядка» формирования законодательно-нормативной и институциональной базы. В «Европе с регионами» главными акторами являются национальные государства, а регионы становятся частью «вертикального порядка», т. е. государственной иерархии.

Таким образом, в «Европе регионов» можно выделить три типа регионов:

— административные регионы как часть государственной иерархии, функционирующие на основе вертикального порядка;

— исторические или этнические регионы, появившиеся в результате региональных движений, повлекших определенные исторические события, и характеризующиеся определенной гомогенностью и опытом общей идентичности;

— сетевые функциональные регионы, которые также включают транснациональные регионы [4].

Понятие «Европа регионов», в частности, обозначает определенное число формальных или функциональных единиц, более или менее соотносящихся с уровнем национальных государств и зачастую выходящих за рамки государственных границ. Пример таких регионов — Арко, включающий Арвику в Швеции и Конгсвингер в Норвегии, между которыми осуществляется неформальное сотрудничество в сфере торговли, туризма и т. д. Провинция Ботненсис является примером более тесного сотрудничества между двумя приграничными городами — Хапаранда (Швеция) и Торнио (Финляндия). Важным символическим шагом, предпринятым еврорегионом Тироль, Южный Тироль — Альто Адиге, Трентино, стала совместная презентация на Всемирной ярмарке в Ганновере (Германия) в 2000 г. Этот регион включает австрийскую землю Тироль, которая, в свою очередь, состоит из двух районов, разделенных территорией Италии, и расположенный между этими двумя районами автономный регион Италии Трентино-Альто Адиге. Этот трансграничный регион, расположенный в Южных Альпах и переживший более чем столетнюю историю территориальных притязаний, изменений государственной границы и перемещений населения, сегодня делает попытку сформировать некую концептуальную единицу [5].

В то же время в Евросоюзе уже есть много примеров того, что регионы не доверяют и даже активно противодействуют процессу транснациональной регионализации, справедливо опасаясь возможности утраты исторической, культурной и даже лингвистической идентичности. Остаются открытыми и некоторые другие вопросы. Первый из них: могут ли существующие механизмы сетевого сотрудничества между политическими, социальными и культурными элитами стать основой для формирования новых пространственно не закрепленных образований? Второй вопрос следует из первого: возможен ли отрыв процесса принятия поли-

тических решений от его традиционной территориальной основы и его последующее растворение в комплексных транснациональных структурах сетевого взаимодействия между органами власти, общества и частного сектора? Таким образом, процесс формирования новых трансграничных регионов в Европе все еще остается полем для экспериментов [3].

Трансграничный регионализм можно определить как пространственно интегрированную форму политического сотрудничества и решения проблем, которое характеризуется высокой степенью взаимодействия между органами власти соседних государств и ведет к осознанию взаимозависимости интересов по обе стороны границы. Возникновение трансграничного регионализма обусловлено не только процессами экономической глобализации, требующей новых подходов к пространственной организации экономики и укрупнению рынков. Во многом транснациональный, трансграничный регионализм является следствием взаимозависимости и ответной реакцией на ограниченную способность национальных государств и международных организаций рассматривать глобальные вопросы. Данный феномен — основа для развития новых, более гибких и эффективных форм коллективных действий, поддержания мирного сосуществования и экономического развития [6].

Выделяя различные формы трансграничного сотрудничества, исследователи предлагают следующую классификацию:

- локальные приграничные контакты;
- взаимодействие между территориальными политическими образованиями, например административно-территориальными единицами отдельных государств или совокупностью таких единиц, а также нациями-государствами (может быть реализовано в рамках побратимских соглашений между городами, договорами о межрегиональном сотрудничестве и т. д.);
- сетевая форма трансграничного сотрудничества, предполагающая взаимодействие между акторами различных уровней по обе стороны границы при опоре на узлы трансграничной сетевой структуры [7].

Анализ развития трансграничного сотрудничества в Европе позволяет сделать вывод о существовании промежуточной его

формы — реализации трансграничных проектов в различных сферах (экономических, социальных, экологических, культурных и т. д.), прямым или косвенным результатом которых является налаживание взаимосвязей между участниками проекта и представителями его целевых групп (актерами). По окончании проекта эти связи могут прекратиться (что особенно характерно для проектов, основной целью которых является получение дополнительных источников финансирования для организаций-участников). В то же время наиболее успешные проекты позволяют в ходе своей реализации, во-первых, выявить потенциальных акторов трансграничного сотрудничества в той или иной сфере; во-вторых, наладить эффективный механизм взаимодействия между актерами; в-третьих, осуществлять непрерывный диалог между актерами — обмен мнениями, поиск и разработка компромиссных решений и т. д.; в-четвертых, документально закрепить взаимные обязательства (принятие соответствующих резолюций, протоколов, изменение нормативно-правовой базы); в-пятых, реализовать принятые решения и, в-шестых, осуществить мониторинг реализации проекта и оценку его результатов. Как следствие, помимо достижения основной цели проекта, формируется механизм долгосрочного взаимодействия между актерами, позволяющий не только реализовывать дальнейшие проекты в развитие достигнутых результатов, но и решать системные задачи, входящие в компетенцию вовлеченных организаций и групп интересов. Фактически происходит институционализация трансграничного сотрудничества и формирование устойчивой сетевой структуры.

Разработка совместных проектов как первый этап формирования трансграничных сетей особенно актуальна в том случае, если речь идет о процессе трансграничной регионализации, не основанной на естественных факторах (историко-культурная общность, налаженные экономические взаимосвязи и т. п.), а осуществляющейся в результате решения масштабных целей, сформулированных на различных политических уровнях (обеспечение безопасности, социально-экономическое развитие территорий, особенно периферийных приграничных районов, охрана окружающей среды, повышение конкурентоспособности территорий в глобальном масштабе).

Список литературы

1. Межевич Н. М. Региональная экономическая политика Российской Федерации: влияние трансграничного сотрудничества на традиционные и новые механизмы реализации. СПб., 2002.
2. *Van der Velde B., Martin R.* So many regions, so many borders. A behavioural approach in the analysis of border effects: Paper prepared for the 37th European Congress of the European Regional Science Association, Rome, Italy, August 26—29, 1997.
3. *Hakli J.* Cross-border identities in the new Europe: Chost of the past or sign-post to the next millennium. [Электронный ресурс]. URL: <http://www.may.ie/staff/dpringle/igu/hakli.Pdf>
4. *Kasvio A.* Local and regional development. [Электронный ресурс]. URL: <http://www.info.uta.fi/winsoc/engl/lect/REGION.html>
5. *Lunden T.* On the boundary. About humans at the end of territory. Södertörn University College, 2004.
6. *Scott J.* Inducing Co-operation: Can Euroregions Functions as Bridges between Complex Boundaries // O. Brednikova, V. Voronkov (ed.). Collection of Articles. CISR. Working Papers. St. Petersburg, 1999.
7. *Шинковский М. Ю.* Трансграничное сотрудничество как рычаг развития российского Дальнего Востока. [Электронный ресурс]. URL: <http://www.ifpc.ru/index.php?cat=159>

Р. Анисевич

Польско-российская граница.

Тенденции изменений после 2004 года¹

После вступления Польши в Европейский союз в 2004 г. польско-российская граница превратилась в часть внешней границы данной организации. Следствием этого события стали изменения условий ее пересечения, связанные с введением стандартов и процедур, общих для Европейского союза. Внедрен был так называемый «союзный» режим контроля на границе и новые правила в вопросах виз, беженцев и лиц, обращающихся за политическим убежищем [11]. Эти действия должны были укрепить восточную границу ЕС и создать условия для принятия общей для Евросоюза Шенгенской системы. Новые механизмы пограничного регулирования, целью которых является эффективная борьба с организованной преступностью, нелегальной иммиграцией и контрабандой товаров, серьезно повлияли на изменение характера передвижения через границу.

На границе Польши с Калининградской областью находится восемь пограничных переходов, в том числе три сухопутных (Гроново-Мамоново, Безледы-Багратионовск, Голдап-Гусев), три железнодорожных (Бранево-Мамоново, Гломно-Багратионовск, Скандава-Железнодорожный) и два морских (Эльблонг, Фромборк)².

¹ Перевод с польск. И. Жуковского.

² По состоянию на 30 апреля 2009 г.

Пересечение границы гражданами возможно по всем сухопутным переходам и на железнодорожном переходе Бранево-Мамоново. По причине закрытия Россией для судоходства российской части Вислинского залива с 2006 г. не проводится пограничный контроль на морских пограничных переходах в Эльблонге и Фромборке. Сухопутные пограничные переходы из-за несогласия российской стороны остаются недоступны для пешеходов. Пересечение границы на велосипеде возможно только в Голдапе.

Передвижение товаров и грузов обеспечивают все сухопутные пограничные переходы (в Гроново только для автомобилей массой до 6 тонн, в Голдапе — до 7,5 тонн), равно как и железнодорожные переходы в Бранево и Скандаве. По причине частичного отсутствия с российской стороны железнодорожных путей пограничный переход в Гломне не работает.

Пограничные переходы с Калининградской областью в последние годы были модернизированы при содействии структурных фондов ЕС [1]. Пограничную инфраструктуру модернизировали в Безледах, Гроново, Голдапе и Эльблонге. В стадии строительства находится пограничный переход для грузов и граждан Гжехотки-Мамоново II, открытие которого планируется в 2009 г. Благодаря расположению в западной части границы и более высокому качеству подъездных дорог этот переход будет обслуживать основные транзитные потоки в направлении Западной Европы.

Приграничный регион северной Польши — один из самых бедных регионов Европейского союза. Крах господствовавших здесь некогда громадных государственных хозяйств и отсутствие сейчас крупных промышленных предприятий обусловили высокий уровень безработицы в этом регионе. По состоянию на конец 2009 г. семь повятов Варминьско-Мазурского воеводства — Бартошицкий, Пиский, Браневский, Венгожевский, Голдапский, Кентшинский, Лидзбаркский, — а также все повяты, расположенные в приграничной зоне, попали в список 15 повятов с самыми высокими в Польше показателями безработицы (более 25,5 %) [2]. Тяжелая экономическая ситуация является характер-

ной чертой исследуемого региона с самого начала периода трансформации.

Подобная ситуация сложилась и для большинства населения, проживающего в Калининградской области. По официальным данным, уровень безработицы здесь составляет только около 6 % [4], но в то же время 35—40 % населения проживает ниже социального минимума, а доходы еще 35—40 % немногим его превышают [5].

Отсутствие возможности получить работу, невысокие зарплаты и значительная разница цен на некоторые группы товаров (в основном подакцизные товары) по разные стороны границы с момента ее открытия обусловили специфику перемещения граждан через границу с Калининградской областью, главной целью которого стала торговля. По некоторым оценкам, до 90 % пересечений границы связано с нелегальной приграничной торговлей. Свидетельствовать об этом может очень короткий срок пребывания граждан за границей. Например, в 2002 г. только 9 % поляков, пересекающих границу России, находились на территории Калининградской области более одного дня. Похожая статистика существует и в отношении граждан России, прибывающих в Польшу, из которых только 10 % оставались в Польше более одного дня [3].

Контрабандный провоз товаров и передвижение граждан на границе с Калининградской областью с целью торговли обуславливают структуру пересечений границы и их интенсивность с 1990 г. (рис. 1). Изначально невысокое количество пересечений границы с 1992 г. начало резко расти, и в 1997 г. был достигнут исторический максимум 5 млн человек. На позднейшие изменения в структуре приграничного перемещения отразилось несколько крупных факторов — финансовый кризис в России 1998 г., когда курс доллара США резко вырос по отношению к рублю, вследствие чего россиянам стало невыгодно закупать товары в Польше, а польским экспортерам — продавать свои товары в Калининградской области; изменение акцизных ставок на алкоголь в Польше в 2001 г. и, наконец, изменение условий пересечения границы. Последний из упомянутых факторов стал играть важнейшую роль после вступления Польши в ЕС.

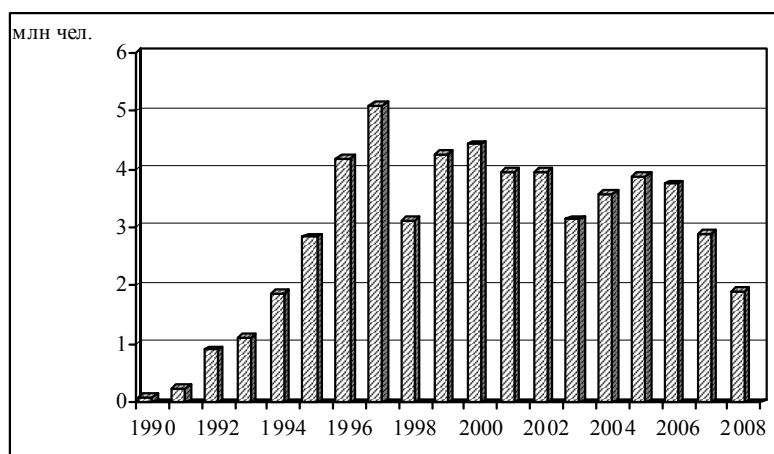


Рис. 1. Пересечение гражданами польско-российской границы в 1990—2008 гг.

Источник: собственная оценка на основе работы [6] и данных портала www.strazgraniczna.pl

Вступление Польши в ЕС означало постепенное укрепление границ и введение визовых процедур с октября 2003 г. На основе принципа взаимности визы были введены и российской стороной. Как для жителей Польши, так и для жителей России, направляющихся в Польшу, эти визы были бесплатны, причем их получение было обусловлено предоставлением оригинала паспорта в консульские учреждения, а при получении многократной российской визы требовалось предоставить справку об отсутствии ВИЧ. Эти меры послужили причиной снижения (около 20 %) числа граждан, пересекающих границу в 2003 г. Однако уже в следующем году произошел скачкообразный рост числа пересечений границы до 4 млн в год.

Следствием вступления Польши в Шенгенскую зону, которое произошло 21 декабря 2007 г., стало очередное снижение числа пересечений границы с Калининградской областью. Это было связано с дальнейшим укреплением внешней границы ЕС, результатом которого стало усиление режима проведения пограничного контроля и введение шенгенских виз. По принципу вза-

имности подобные меры ужесточения режима были введены и российской стороной. Получение российской визы требовало теперь кроме предоставления в консульство оригинала паспорта еще и документов, подтверждающих цель поездки, и внесения визового сбора в размере 35 евро (в срочном порядке оформления — 70 евро). Стоимость виз (изначально определенная в размере 60 евро, позднее сниженная до 35 евро) и перечень групп граждан, в отношении которых применяется процедура упрощенного характера выдачи виз, были указаны в Соглашении между Российской Федерацией и Европейским союзом, подписанным 25 мая 2006 г. в Сочи (Соглашение вступило в силу с 1 июня 2007 г.)³. Кроме того, в соответствии с этим документом некоторые группы граждан были освобождены от визового сбора⁴.

Новый режим получения виз, как и связанные с этим расходы, оказали влияние на то, что в 2007 г. на границе с Калининградской областью было зафиксировано на 1/5 меньше пересечений, чем год назад (рис. 1). В случае учета иностранцев, приезжающих в Польшу, эти тенденции проявились во второй половине 2007 г., когда в рамках подготовки к введению шенгенских виз были усилены меры пограничного контроля граждан из стран, не входящих в ЕС. Снижение числа поляков, выезжающих в Россию, по отношению к 2006 г. было зафиксировано во всех месяцах 2007 г. (www.intur.pl, 10.2008).

Характерной чертой режима перемещения граждан между Польшей и Калининградской областью перед вступлением в

³ Упрощенная процедура выдачи виз на срок, не превышающий 3 месяцев, и многократных виз охватывает предпринимателей, членов официальных делегаций, журналистов, спортсменов, учеников школ и студентов, аспирантов и преподавателей, принимающих участие в программах обмена, участников культурных событий и спортивных мероприятий, организованных в рамках программ обмена партнерских городов, профессиональных водителей на международных трассах, экипажи самолетов и поездов, близких родственников, проживающих на территории Польши и Европейского союза [10].

⁴ К ним относятся члены правительств и парламента, официальных делегаций, ученики школ, студенты и преподаватели в рамках международных обменов, лица с ограниченными физическими возможностями, спортсмены, принимающие участие в международных соревнованиях [10].

Шенгенскую зону было ежегодное увеличение числа пересечений границы на следующий год после значимых изменений пограничного режима. Это было обусловлено быстрым приспособлением основных участников такого передвижения к новой ситуации. В то же время можно полагать, что наблюдаемая тенденция спада числа перемещений в настоящее время будет иметь стабильный характер. В 2008 г. зафиксировано дальнейшее снижение числа перемещений граждан через границу Польши и России. Количество пересечений границы с Калининградской областью снизилось на 34 % по отношению к 2007 г., причем число граждан Польши, пересекающих эту границу, снизилось на 24 %, в то время как иностранцев — на 45 % (www.strazgraniczna.pl). Число пересечений границы снижается до уровня 1994 г.

Одним из факторов формирования именно такой структуры пересечений границы на рассматриваемом ее отрезке, является связанное со вступлением Польши в ЕС — частичное открытие рынков труда для поляков в странах Западной Европы. Это послужило стартом рабочей миграции поляков, в том числе и с территорий польско-российского пограничья. Легкость получения легальной, хорошо оплачиваемой работы за границей стала разумной альтернативой для связанной с большим риском контрабандной торговли с Калининградской областью. Кроме того, рентабельность такой деятельности ограничивается постепенным выравниванием цен по обе стороны границы, усилением пограничного и таможенного контроля, более суровым применением мер административного и уголовного наказания по отношению к контрабандистам.

Снижение числа пересечений границы в 2008 г. стало и своеобразным отражением общемирового экономического кризиса, наблюдаемого со второй половины прошлого года.

Указанные факторы влияют на изменения в структуре пересечений границы и по критериям гражданства. Через польско-российскую границу в 1990—2008 гг. преимущественно проходили граждане Польши, составляющие от 51 до 62 % общего числа зафиксированных пересечений. Только в 1991—1992 и 2000—2001 гг. среди пересекающих границу было больше иностранцев [6], среди которых преобладали россияне — их количество достигало 90 % [12].

В 2005—2006 гг. произошло снижение числа поляков, пересекающих границу, по отношению к иностранцам (рис. 2). Но уже с 2007 г., т. е. с момента вступления Польши в Шенгенскую зону, введения виз и связанных с ними процедур, усложняющих въезд граждан третьих стран, число поляков, пересекающих границу по сравнению с иностранцами растет.



Рис. 2. Пересечение границы с Калининградской областью в 2003—2008 гг.

Источник: собственная оценка на основе данных портала www.strazgraniczna.pl.

Основное количество пересечений границы с Калининградской областью совершается в Безледах (около 45 %). Количество пересечений границы на региональных пограничных переходах — Гроново и Голдап — значительно меньше. Железнодорожный пограничный переход в Бранево имеет маргинальное значение, его возможностями пользуется менее 2 % от общего числа пересекающих границы.

Число пересечений польско-российской границы, изменившееся с момента вступления Польши в Европейский союз, снизи-

лось на всех пограничных переходах (рис. 3). В то же время наблюдаются различия в структуре и интенсивности пересечений границы. На расположенном в западной части района пограничном переходе в Безледах самый большой спад числа пересечений был зафиксирован в 2003—2004 гг. и позже — в 2006 г. Похожим образом обстоит дело и на пограничном переходе в Гроново, на котором зафиксировано снижение числа пересечений границ с 2003 по 2005 г. Количество пересечений на пограничном переходе в Голдапе после снижения в 2003 г. возросло после 2006 г., а сейчас здесь наблюдается тенденция к снижению.

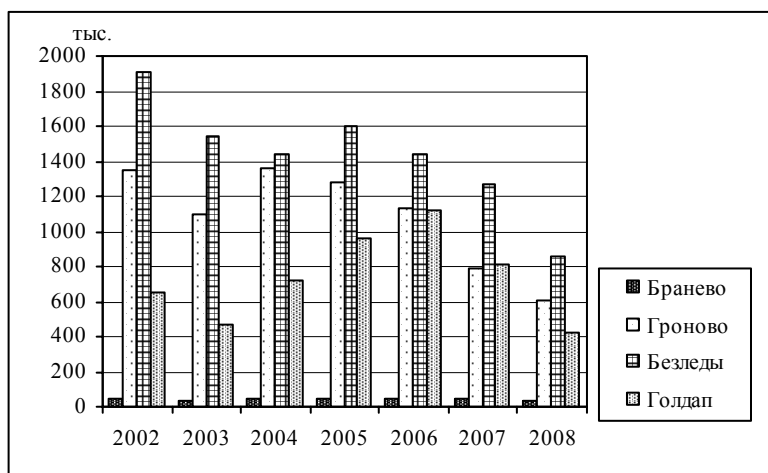


Рис. 3. Пересечение границы с Калининградской областью в 2002—2008 гг.

Источник: собственная оценка на основе данных портала www.strazgraniczna.pl

Новые визовые процедуры, связанные со вступлением Польши в Шенгенскую зону, прежде всего отразились на малых пограничных переходах, обслуживающих в основном региональное приграничное перемещение. Число пересечений в Гроново и Голдапе в 2007 г. было меньше на 30 % по отношению к 2006 г., в

то время как в Безледах, через которые проходит основной транспортный коридор, связывающий Калининградскую область с Польшей и Западной Европой, интенсивность движения снизилась на 12 %. В 2008 г. тенденция снижения интенсивности движения усилилась в Голдапе, где было зафиксировано почти наполовину меньше пересечений, нежели годом ранее. Пересечение границ в Безледах снизилось на 1/3, в Гроново и Бранево — почти на 25 %.

Изменение соотношения поляков и иностранцев при пересечении границы с Калининградской областью отразилось в изменении структуры передвижения через польско-российскую границу и на двух сухопутных переходах. Со времени вступления Польши в ЕС на этих переходах наблюдается снижение количества поляков, использующих данные пограничные переходы. В 2007 г. иностранцы составляли уже более 50 % от всех граждан, пересекавших польско-российскую границу на этих переходах ([www. strazgraniczna. pl](http://www.strazgraniczna.pl)). Иностранцы преобладают (около 70 %) и на железнодорожном пограничном переходе в Бранево, где за рассматриваемый период серьезных структурных изменений не наблюдается. После вступления Польши в ЕС не изменилась и структура движения через пограничный переход в Голдапе. Доминирование поляков среди использующих этот переход граждан (около 75 %) является следствием расположения пограничного перехода в малонаселенной и экономически пассивной части региона (особенно со стороны Калининградской области). Поездки за границу для многих жителей пограничья все еще остаются источником заработка.

Снижающееся на протяжении последних лет количество пересечений на границе с Калининградской областью сопровождается значительным, особенно после 2005 г., ростом грузового потока. Он менее зависим от политических и макроэкономических факторов, «рыночной конъюнктуры» [7]. Серьезное увеличение грузоперевозок — как автомобильным транспортом (рис. 4), так и железнодорожным (рис. 5) — наблюдалось еще в период, предшествовавший вступлению Польши в ЕС, — после 2000 г.

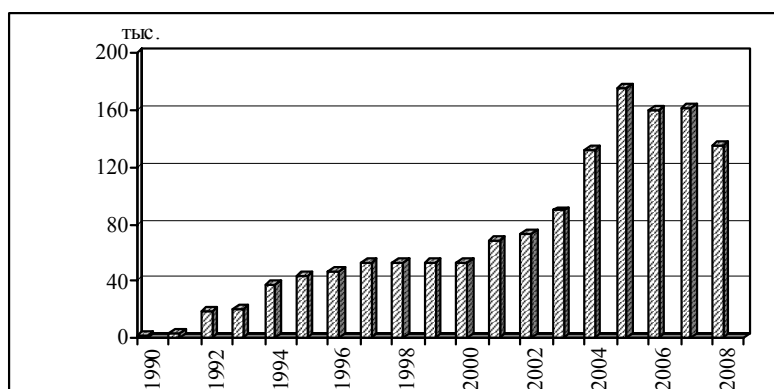


Рис. 4. Передвижение грузовых автомобилей через польско-российскую границу в 1990—2008 гг.
Источник: собственная оценка на основе [6] и данных портала www.strazgraniczna.pl

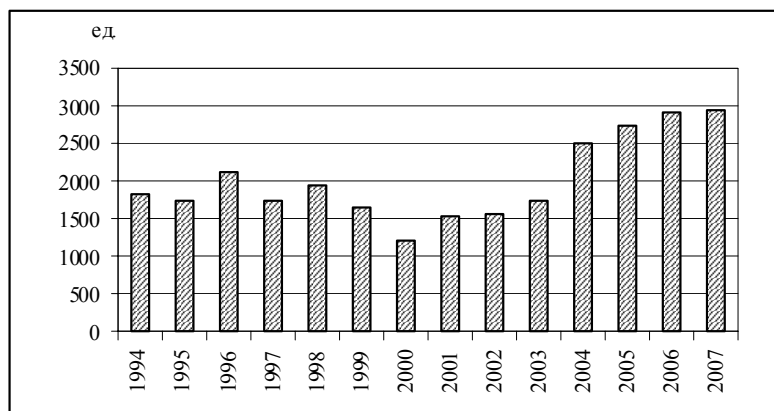


Рис. 5. Пересечение границы грузовыми поездами в 1994—2007 гг.
Источник: собственная оценка на основе [6] и данных портала www.strazgraniczna.pl

Год вступления Польши в Европейский союз (2004) характеризовался самой большой динамикой изменений. Число грузовых автомобилей, прошедших через пограничные переходы, увеличи-

лось на 48 %, в то время как грузопоток, обслуживаемый железнодорожным транспортом, увеличился на 44 % по отношению к предыдущему году. Это было связано с существенным снижением таможенных ставок, введенных заключенным Соглашением о партнерстве и сотрудничестве между Россией и Европейским союзом (Partnership and Cooperation Agreement — PCA). Это соглашение было подписано в 1997 г., в 2004-м его действие было распространено на новых членов Европейского союза [8]. В 2006—2007 гг. число грузовых автомобилей, проходящих пограничные переходы, снизилось (примерно на 10 %) и показатели стабилизировались — около 160 тыс. машин в год, после чего в 2008 г. с появлением кризисных тенденций в мировой экономике произошло очередное снижение грузопотока через польско-российские пограничные переходы (на 16 %).

Рост грузопотока отражает динамику товарооборота с российским эксклавом. Рост товарооборота в 2000—2006 гг. составил 230 % [9], что свидетельствует о значительном росте экономического сотрудничества с этим партнером. Польша является третьим (после Германии и Китая) поставщиком товаров в Калининградскую область. Российские фирмы закупают в Польше прежде всего продовольствие и промышленную химию, кроме того: пластмассы, промышленное оборудование, одежду, обувь, строительные материалы и мебель. Из Калининградской области в Польшу поставляются нефтепродукты и нефть, дерево, удобрения, медь и целлюлоза [там же].

Номенклатура товаров, которые являются предметом товарооборота между Польшей и Калининградской областью РФ, находит отражение и в структуре организации грузоперевозок по критериям регистрации средств транспорта. Грузовые автомобильные перевозки, обслуживающие мелкие партии грузов (составляющих основу импорта в эксклавный регион), в основном осуществляются иностранными перевозчиками, главным образом российскими. На польско-российской границе они составляют до 3/4 всех грузовых автомобилей. В то же время на железной дороге, обслуживающей прежде всего крупные партии товаров, после многих лет доминирования иностранных перевозчиков с 2004 г. наблюдается равновесие между числом польских и ино-

странных поездов ([www. strazgraniczna. pl](http://www.strazgraniczna.pl)). Это обусловлено растущим количеством перевозок легковых автомобилей между Калининградской областью и Словакией, Германией и Бельгией, которые осуществляются преимущественно на железнодорожном пограничном переходе в Скандаве.

Автомобильный пограничный переход, через который осуществляется обслуживание основного грузопотока (около 74 % в 2008 г.), — переход Безледы-Багратионовск. До 2002 г. он был практически единственным местом пересечения грузовыми автомобилями польско-российской границы. Благодаря модернизации пограничных переходов в Голдапе и Гроново стало возможным перенаправить часть растущего грузопотока на эти переходы.

Рост числа перемещений товаров через границу после вступления Польши в ЕС в 2004 г., наблюдался преимущественно в Безледах, в меньшей степени — на региональных переходах в Голдапе и Гроново (рис. 6). В 2006—2007 гг. число грузовых автомобилей, проходящих через пограничный переход в Безледах, стабилизировалось на уровне около 120 тыс. в год, в то время как на переходе в Голдапе этот показатель стал снижаться. Грузопоток через Гроново стал расти лишь в 2006 и 2007 гг. из-за увеличившегося ввоза легковых автомобилей из Западной Европы. На снижение общих показателей грузооборота через пограничные переходы, наблюдаемое в 2008 г., повлияло общее снижение интенсивности движения и пересечения границ в Безледах, в меньшей степени — в Гроново. Число грузовых автомобилей, пересекавших границу в 2008 г., незначительно выросло в Голдапе (около 9 %).

Вступление Польши в ЕС серьезным образом изменило структуру и интенсивность пересечений границы в рассматриваемом регионе. Это особенно заметно на примере перемещения граждан, в структуре которого доминирует контрабанда и торговля, особенно чувствительные к малейшим изменениям в режиме пересечения границы. Снижению интенсивности частных поездок, ограниченных новыми правилами посещения Польши и России, проведением более четкого таможенного контроля, способствует также (вследствие вступления Польши в ЕС) открытие рынков труда для поляков в странах Западной Европы.

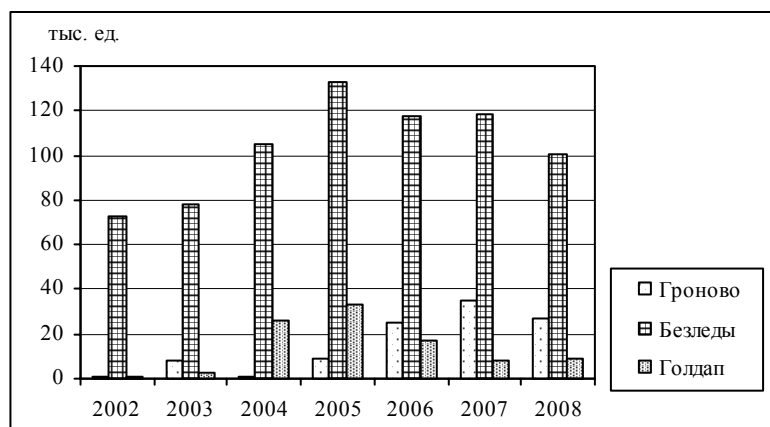


Рис. 6. Грузовой поток через границу с Калининградской областью в 2002—2008 гг.

Источник: собственная оценка на основе данных портала www.strazgraniczna.pl

Рост легального товарооборота, выражающийся в увеличении грузопотоков через границу с Калининградской областью, при снижении показателей перемещения граждан через границу (в большинстве своем контрабандного характера) может указывать на более цивилизованный характер, который приобрела польско-российская граница.

Правила пересечения границы, обусловленные шенгенским законодательством, которое нивелировало значение торговых и контрабандных потоков, может быть и фактором, ограничивающим контакты в сферах культуры, науки и образования, спорта и других, составляющих важную часть трансграничного сотрудничества.

Список литературы

1. *Anisiewicz R. Przejścia i ruch graniczny* // Palmowski T. (red.). *Pogranicze polsko-rosyjskie. Problemy współpracy transgranicznej z Obwodem Kaliningradzkim*. Gdynia-Pelplin, 2007. S. 217—230.

2. *Bezrobotni* oraz stopa bezrobocia wg województw, podregionów i powiatów (stan w końcu lutego 2009 r.). URL: www.stat.gov.pl, 25.04.2009.
3. *Doroś A., Kogut R., Macieja E.* Transgraniczna współpraca gospodarcza województwa warmińsko-mazurskiego i Obwodu Kaliningradzkiego, *Acta Elbingensia*. T. 3. Elbląg, 2005. S. 371—379.
4. *Kaliningradskaja* obłast, 2006. *Kratkij statističeskij sbornik* / Goskomstat, Kaliningrad, 2006.
5. *Klemieszew A. P.* Ekskławność w usłojach globalizacji. Izbrannyje publikacii. Kaliningrad, 2007.
6. *Komornicki T.* Spatial dimension of the socio-economic connections between Poland and the Kaliningrad district of the Russian Federation // *Pal-mowski T., Fedorov G., Korneevets V.* (red.). *Economic, geopolitical and social problems of co-operation between Kaliningrad and Poland. Coastal Regions 6*. Gdynia-Pelplin, 2003. S. 50—60.
7. *Komornicki T.* Polska granica wschodnia — zmiany w natężeniu, strukturze i kierunkach interakcji w latach 1990—2007 // *S. Dołzbłasz, A. Raczyk* (red.). *Przekształcenia regionalnych struktur funkcjonalno-przestrzennych. Europa bez granic — nowa jakość przestrzeni*. Wrocław, 2008. S. 109—119.
8. *Moraczewska A.* Transformacja funkcji granic Polski. Lublin, 2008.
9. *Palmowski T., Kondratowicz K.* Wybrane problemy gospodarczej współpracy transgranicznej z Obwodem Kaliningradzkim // *Rutkowski M.* (red.). *Relacje nowych krajów Unii Europejskiej z Federacją Rosyjską (w aspekcie politycznym, ekonomicznym, kulturowym i społecznym)*. Białystok, 2008. S. 277—289.
10. *Stachurka-Geller A.* Realny i mentalny wymiar wschodniej granicy strefy Schengen na przykładzie Federacji Rosyjskiej // *Rutkowski M.* (red.). *Relacje nowych krajów Unii Europejskiej z Federacją Rosyjską (w aspekcie politycznym, ekonomicznym, kulturowym i społecznym)*. Białystok, 2008. S. 371—382.
11. *Trojanowska-Strzęboszewska M.* Krótka charakterystyka granic wschodnich III RP // *Kurczewska J., Bojar H.* (red.). *Granice na pograniczach*. Warszawa, 2005. S. 29—33.
12. *Turystyka* w 2007 r. Główny Urząd Statystyczny. Warszawa, 2008.
13. *Instytut Turystyki*. URL: www.intur.com.pl, 09.2008.
14. *Straż Graniczna*. URL: www.strazgraniczna.pl, 03.2008; 10.2008; 04.2009.

А. Ю. Понкратов
Приграничное сотрудничество
в области землеустройства.
На примере проекта «Amber-Land»

Проект «Amber-Land»

Авторы концепции городского и архитектурного благоустройства г. Пионерского, в том числе создания яхт-клуба, основываются на главном преимуществе проекта — его местоположении [1].

Ландшафт и промышленно-портовая история выступают здесь элементами, когда идет речь об уникальной городской застройке, о сохранении примечательных портовых строений, форме зданий, обращенных к морю, больших открытых пространствах или о типологии строений, отделке фасадов и материалах.

На территории порта будут сохранены и реконструированы три исторических здания, представляющих интерес с точки зрения архитектуры. В одном из них разместится кафе для моряков, как и в начале XX в.; во втором, построенном в 1950-е гг., будет расположен яхт-клуб; третье здание, как самое большое, будет переоборудовано под торговые площади, на которых разместятся магазины с товарами всемирно известных марок. Проектом также предусматривается сохранение большой трубы бывшей котель-

ной порта, которая должна стать одним из визуальных символов нового яхт-клуба.

Будущий яхт-клуб гармонично впишется в окружающее пространство, он станет логичным этапом эволюции города. Речь идет о том, чтобы в выгодном свете представить выдающийся потенциал этого места.

В проекте сочетается искусственное и естественное, по сути, главной задачей становится рукотворное создание «кусочка» живой природы. Ландшафтный дизайн станет важной частью строительства и позволит создать уникальное пространство для жизни и отдыха.

Порт г. Пионерский будет переоборудован в яхт-клуб на 950 судов [2].

Существующие сооружения уже позволяют разместить 350 судов, а строительство нового мола между уже существующим восточным молом и устьем «лососиной» речки даст возможность разместить еще 600 яхт.

Каждая якорная стоянка нового порта будет оснащена самыми современными системами коммуникации (телевидение, Интернет, электричество и водоснабжение). Будет создана современная система для заправки больших яхт; для судов меньшего тоннажа также будет построена своя заправочная станция. Наконец, огромная судоверфь сможет предложить яхтсменам всевозможные технические услуги по обслуживанию и транспортировке судов.

У южной набережной порта бросят якорь рыболовецкие суда. Их добыча будет продаваться в одном из павильонов крытого рынка, где туристы и местные жители смогут купить свежую рыбу, овощи, фрукты, а также другие продукты местных производителей.

Северный мол порта ожидает реконструкция, цель которой — защита гавани от наносных песков. Его длина увеличится на 300 м, до того места, где естественная глубина составляет 12 м, что позволит большим круизным лайнерам (до 250 м длины и до 1000 пассажиров на борту) свободно подходить к причалам. На северном моле разместится ультрасовременный морской вокзал с помещениями для таможенного и пограничного контроля, а также магазинами беспошлинной торговли «дьюти-фри». Проло-

женный по морскому дну трубопровод позволит обслуживать лайнеры, причем топливные резервуары — для сохранения благоприятной экологической обстановки — будут расположены на удалении от порта. После прохождения пограничного и таможенного контроля пассажиры смогут подняться в «Новый центр», для чего можно будет воспользоваться как величественной лестницей, так и лифтами, поднимающимися на высоту в 20 м над портом.

Для тех, кто предпочтет прогуляться по набережным, откроется другая возможность: посещение роскошных магазинов торгового центра площадью в 40 тыс. м². Перед торговым центром будет оборудована парковка на 3 тыс. мест, куда можно будет добраться по строящейся автостраде, по которой в 2012 г. в Пионерский из Калининграда можно будет доехать за 20 мин. Кроме того, в комплекс сооружений войдут два концертных зала: амфитеатр под открытым небом на 3700 зрителей и крытый зал на 1200 мест. Строительство таких залов позволит круглогодично проводить музыкальные и театральные фестивали, конференции и другие масштабные культурные мероприятия.

На высотах над портом будет создан «Новый центр», состоящий из гостиниц, домов, где туристы смогут снять жилье, вилл и апартаментов, магазинов, ресторанов и баров.

Здесь для всех посетителей яхт-клуба будет создан центр оказания разнообразных услуг, которые можно получить на курортах высшей категории.

Главными осями, на пересечении которых расположится центр, станут два променада: променада, ведущий от южной набережной порта через амфитеатр и подъем по лестнице к «Новому центру», и променада, начинающийся от берега моря и призванный соединить Балтийскую площадь и морской вокзал с «Новым центром».

Планировалось, что строительство яхт-клуба «Янтарного берега» начнется весной 2009 г. Первые суда придут сюда в июне 2011 г., а завершение торгового центра запланировано годом позже, когда будет введена в эксплуатацию новая автострада, которая свяжет Пионерский с Калининградом. К сожалению, реализация этих планов в связи с последствиями глобального экономического кризиса может отодвинуться на более отдаленные сроки.

Конфликты землепользования в ходе реализации проекта «Amber-Land»

По Земельному кодексу РФ [3] земли по своему целевому назначению делятся на следующие категории:

- 1) земли сельскохозяйственного назначения;
- 2) земли поселений;
- 3) земли промышленности, энергетики, транспорта, связи, радиовещания, телевидения, информатики, земли для обеспечения космической деятельности, земли обороны, безопасности и земли иного специального назначения;
- 4) земли особо охраняемых территорий и объектов;
- 5) земли лесного фонда;
- 6) земли водного фонда;
- 7) земли запаса.

В муниципальном образовании «Пионерский городской округ» на сегодняшний день все земли отнесены к землям муниципального образования, а они, в свою очередь, могут являться *только* землями поселений. Свободным кадастром напрямую распоряжается муниципалитет, проводя любые манипуляции с имуществом и землей только через аукцион.

На территории нынешнего порта находится большое количество имущества РФ (причалные стенки, пирс, променады, другие портовые сооружения), а также имущество частных и юридических лиц (складские помещения, дома жилого сектора, принадлежащий бункеровочной фирме трубопровод). Все эти земли, за исключением жилого сектора, — арендованные.

По закону РФ любое недвижимое имущество не может существовать без оформленного под него кадастрового участка. На данном этапе оформления документов для строительства существует несколько проблем.

1. Строительная дирекция «Янтарного берега» обязана выкупить все имущество, находящееся на предполагаемой территории строительства. В связи с этим возникает ряд проблем согласования границ и условий выкупа, поскольку этот выкуп должен проводиться в индивидуальном порядке. Естественно, это может вызвать некоторые трудности.

2. Проблема с Министерством рыбного хозяйства. Дело в том, что на данном этапе проект «Амбер-лэнд» прошел согласования практически во всех калининградских инстанциях, был подписан всеми министрами Областной думы и другими ответственными лицами администрации города. Затем проект был направлен на согласование правительственного уровня в Москву, где тоже был одобрен всеми, за исключением министра рыбного хозяйства Крайнего. Он был против строительства марины, так как им выносился на обсуждение проект реконструкции уже существующего порта и его дальнейшего расширения. И строительство «Янтарного берега», по мнению Крайнего, создало бы препятствие и нанесло вред рациональному использованию подобных территорий, негативно отразилось бы на развитии региона.

Но все эти проблемы активно и плодотворно решаются генеральным подрядчиком и строительной дирекцией проекта, и мы надеемся на то, что он будет успешно воплощен.

Список литературы

1. *Официальный сайт «Амбер Лэнд Компани»*. [Электронный ресурс]. URL: <http://www.amber-land.ru/rus/news.php?newsid=2>
2. *Планов громадье// Морской бизнес Северо-Запада*. 2008. № 12. [Электронный ресурс]. URL: <http://www.mbsz.ru/12/16.php>
3. *Земельный кодекс Российской Федерации*. [Электронный ресурс]. URL: http://ozpp.ru/zknd/zmln/zmln_512.html

Д. Г. Федоров

О динамике и перспективной численности
населения и трудовых ресурсов
Калининградской области

Динамика численности населения и трудовых ресурсов Калининградской области с момента ее вхождения в состав Российской Федерации подразделяется на несколько этапов, различающихся спецификой миграционного и естественного движения населения [1; 2].

1. 1946—1947 гг. Организованное заселение области. К началу 1948 г. остававшееся здесь немецкое население было практически полностью выселено, а численность жителей области составила 380 тыс. человек.

2. 1948—1955 гг. Высокий естественный и миграционный прирост (в среднем за год соответственно 32 и 25 человек на 1000 жителей).

3. 1956—1975 гг. Сравнительно высокий, но постепенно снижающийся (с 25 до 9 человек на 1000 жителей) ежегодный естественный прирост и невысокий и неустойчивый (иногда отрицательный) миграционный прирост, в целом за период близкий к нулю.

4. 1976—1988 гг. Относительно невысокий, но стабильный естественный прирост (в год 6—7 человек на 1000 жителей) при минимальном миграционном приросте (в среднем 1 человек на

1000 жителей, с возрастанием в конце периода до 2—3 человек на 1000 жителей в год).

5. 1989—1991 гг. Снижение естественного прироста (4 человека на 1000 жителей в 1989 г., 2 человека на 1000 жителей в 1991 г.). Возрастание ежегодного миграционного прироста (5 человек на 1000 жителей).

6. 1992—1998 гг. Естественная убыль населения (0,6 человека на 1000 жителей в 1992 г., –4 — –5 человек на 1000 жителей в последующие годы). Высокий миграционный прирост (в среднем за год 12 человек на 1000 жителей). Общий рост численности населения.

7. 1999—2006 гг. Высокая естественная убыль населения (в год 7—9 человек на 1000 жителей). Умеренный миграционный прирост (в среднем за год 5 человек на 1000 жителей). Общее сокращение численности населения.

8. 2007 г. Сокращение естественной убыли населения до 4,5 человек на 1000 жителей при такой же величине миграционного прироста. Стабилизация численности населения.

Вследствие резкого снижения в 1990-е гг. рождаемости (практически вдвое по сравнению с 1980-ми гг.) с 2006 г. воспроизводство трудовых ресурсов стало суженным: в трудоспособный возраст начали вступать малочисленные контингенты лиц, родившихся в период спада рождаемости. Началось сокращение численности населения трудоспособного возраста.

Принятие в 2007 г. новой стратегии развития области, предполагающей быстрый рост ее экономического потенциала за счет экстенсивных факторов, прежде всего ввода ряда новых промышленных объектов, потребовало предусмотреть увеличение численности трудовых ресурсов и, соответственно, населения [3; 4]. Единственным реальным источником такого увеличения мог быть только интенсивный миграционный приток, что обусловило принятие Программы Калининградской области по оказанию содействия добровольному переселению в Российскую Федерацию соотечественников, проживающих за рубежом (утверждена постановлением Правительства Калининградской области от 21 мая 2007 г. № 276) [5].

Запланированное количество участников Государственной программы переселения за 2007—2012 гг. составило 85,7 тыс.

человек, а вся численность переселенцев (включая прибывших самостоятельно) — 300 тыс. человек. Но выполнение Программы уже в самом начале столкнулось с рядом трудностей, и намеченные объемы приема переселенцев не были достигнуты. В 2007 г. общее число прибывших в область переселенцев составило всего 8,8 тыс. человек (в 2006 г. — 8,6 тыс. человек, в 2005-м — 8,3 тыс. человек). А миграционный прирост составил только 4,3 тыс. человек — практически столько же, сколько в 2006 (4,0 тыс.) и 2005 гг. (3,4 тыс.). С началом во второй половине 2008 г. экономического кризиса в области стала нарастать безработица, и дополнительный масштабный приток переселенцев оказался нецелесообразным.

Как можно оценить ближайшие и более отдаленные перспективы динамики численности населения региона?

Имеющийся демографический потенциал, характеризующийся современной возрастно-половой структурой населения, предопределяет сокращение в ближайшие 15 лет численности как жителей трудоспособного возраста, так и в целом населения области.

Если сальдо миграции будет нулевым, то вследствие специфики возрастной структуры населения в ближайшие 15 лет снижение численности лиц трудоспособного возраста будет весьма существенным. (Общая численность населения трудоспособного возраста на начало 2008 г. составила 608 тыс. человек.) Превышение числа выбывающих из трудоспособного возраста над числом вступающих в него будет в 2009—2013 гг. ежегодно составлять в среднем 5 тыс. человек, в 2014—2018 гг. — более 7 тыс. человек. С учетом возрастной структуры мигрантов только для восполнения этого сокращения потребуется миграционный прирост около 7 тыс. человек в год в первом пятилетии и почти 10 тыс. человек — во втором.

Что касается динамики численности всего населения, то многое зависит от уровней рождаемости и смертности. Но даже при некотором повышении рождаемости (довольно маловероятном) и снижении смертности (в ближайшие годы вряд ли значительном из-за последствий экономического кризиса) численность населения области при отсутствии миграционного прироста определено будет сокращаться.

Для того чтобы оценить целесообразность миграционного притока населения в область и требуемые размеры этого притока, необходимо ответить на два принципиальных вопроса: потребуются ли для дальнейшего развития экономики региона в посткризисных условиях дополнительные трудовые ресурсы, и если да, то каковы возможности их привлечения из-за пределов области?

Ответ на первый вопрос зависит от того, каким образом будет скорректирована стратегия регионального развития: по-прежнему с ориентацией на наращивание производственных мощностей и ввод дополнительных рабочих мест — или на основе интенсивных источников: роста производительности труда и межотраслевого перераспределения трудовых ресурсов за счет реструктуризации экономики. Но, так или иначе, некоторые ее приоритетные отрасли, прежде всего туризм и сопряженные с ним отрасли сферы услуг, в силу их высокой трудоемкости потребуют дополнительной рабочей силы. Представляется актуальным провести ряд обследований, которые могли бы более полно охарактеризовать не занятые в экономике трудовые ресурсы с целью их вовлечения в производство. Но в любом случае с учетом суженного воспроизводства трудовых ресурсов в регионе миграционный приток населения будет по-прежнему актуальным. И, отвечая на второй вопрос, следует отметить, что уже сейчас нужно принимать меры, чтобы избежать тех проблем, с которыми уже столкнулись прибывшие в область переселенцы, и прежде всего решить проблему дешевого и достаточно качественного жилья.

Список литературы

1. *Демографический* ежегодник Калининградской области. Калининград, 2000.
2. *Демографический* ежегодник Калининградской области. Калининград, 2007; 2008.
3. *Стратегия* социально-экономического развития Калининградской области на долго- и среднесрочную перспективу // Стратегии развития Калининградской области / под ред. А. П. Клемешева, В. А. Мау; авт.-сост. А. П. Клемешев [и др.]. — Калининград, 2007.

4. *Программа* социально-экономического развития Калининградской области на 2007—2016 годы // Стратегии развития Калининградской области / под ред. А. П. Клемешева, В. А. Мау; авт.-сост. А. П. Клемешев [и др.]. — Калининград, 2007.

5. *Программа* Калининградской области по оказанию содействия добровольному переселению в Российскую Федерацию соотечественников, проживающих за рубежом. [Электронный ресурс]. URL: <http://www.gov39.ru/>

И. С. Гуменюк

Метод сценарного планирования оценки
стратегий развития транспортного комплекса
Калининградской области

Экономическая география относится к тем отраслям науки, в которых активно применяются новые методы для получения и обработки информации. К ним относится и метод сценарного планирования. Он широко используется в западных странах для долгосрочного планирования — как на уровне отраслевой экономики, так и на уровне отдельных предприятий. Кроме того, этот метод активно применяется крупнейшими компаниями мира («Шелл», «Сименс», «Филипс» и др.) для формирования среднесрочной и долгосрочной стратегий своего развития. В России и странах СНГ этот метод начинает использоваться в планировании развития субъектов РФ и муниципальных образований.

Существует несколько школ сценарного планирования, но есть общие положения и принципы, которые выделяют большинство специалистов:

- 1) будущее является неопределенным и в большинстве случаев не может быть предсказано;
- 2) для снижения неопределенности нужно строить возможные сценарии развития событий;
- 3) стратегия должна быть работоспособной и приносящей успех при любом варианте будущего (сценарии);

4) должна разрабатываться система мониторинга окружающей среды и краткие планы действий, если события начнут развиваться по тому или иному сценарию [1].

Применим методику сценарного планирования для анализа стратегии развития транспортного комплекса Калининградской области. Для ее экономики транспортная отрасль является одной из регионообразующих. Относясь к отрасли производственной инфраструктуры, транспорт одновременно выступает и отраслью специализации. В транспорте региона работает 1/10 часть общей численности занятых в экономике, а доля в производстве валового регионального продукта составляет почти 10 %.

Значение развития транспорта в Калининградской области заключается не только в обеспечении функционирования региональной экономики, но и в обеспечении внешнеэкономических связей многих российских регионов, поэтому развитие транспортного комплекса входит в число приоритетных направлений регионального развития и осуществляется в рамках как областных, так и федеральных программ и стратегий.

В 2006 г. принята региональная Стратегия социально-экономического развития Калининградской области на средне- и долгосрочную перспективу. Для реализации этой Стратегии разработана Программа социально-экономического развития Калининградской области на 2007—2016 гг., утвержденная Губернатором Калининградской области 28 декабря 2006 г.

На федеральном уровне главной стратегией, определяющей направление развития транспортного комплекса, является Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2020 г. Конкретизирует ее Федеральная целевая программа «Модернизация транспортной системы России (2002—2010 гг.)», а также разрабатываемая ФЦП «Развитие транспортной системы России в 2010—2015 гг.».

Главная цель, определенная как в региональной, так и в федеральной стратегиях, — совершенствование транспортного комплекса области с последующей интеграцией в транспортную систему Европы [2].

Цель, определенная в Стратегии, — попытка решения сразу трех задач. Первая — «внутренняя» — заключается в развитии самого транспортного комплекса Калининградской области,

формировании современного транспортно-логистического комплекса с применением мультимодального подхода при организации грузо- и пассажироперевозок. «Внешняя» задача — интеграция транспортного комплекса области в европейскую транспортную систему. Третья задача — развитие транспортного комплекса региона с целью создания возможности для формирования механизмов взаимодействия региональной и российской транспортных систем. В данной работе мы рассматриваем актуальную для Калининградской области проблему сопряженного решения первой и второй задач.

Используя метод сценарного планирования, рассмотрим четыре варианта развития событий в зависимости от решения поставленных задач. Полученные варианты развития транспортного комплекса Калининградской области представлены в виде схемы (рис. 1). Для упрощения понимания ситуации на схеме в скобках указывается два значения; каждое из них может иметь знак «+» (поставленная задача решена) или «-» (поставленная задача не решена). Первое значение — «внутренняя» задача, второе значение — задача «внешняя».

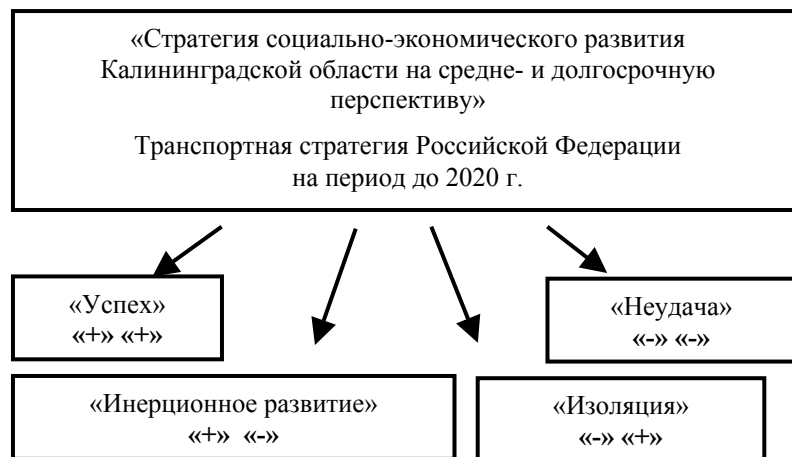


Рис. 1. Варианты развития транспортного комплекса Калининградской области в зависимости от реализации стратегий
Составитель: И. С. Гуменюк

Первый вариант — «Успех» (+; +). Данный вариант рассматривает ситуацию, при которой будут реализованы все программные задачи. Это позволит создать на территории области крупный транспортно-логистический центр, основанный на мультимодальном подходе, который сможет обслуживать грузы и пассажиропотоки не только в Балтийском регионе, но и между Россией и Европой. По прогнозам европейских специалистов, к 2010 г. ожидается рост грузооборота между странами Балтийского региона до 600 млн тонн. Объем перевозок внешнеторговых грузов, идущих из России в Европу, достигнет 700 млн тонн [3]. Реализация задач позволит перенаправить значительную часть данных транспортных потоков через Калининградскую область.

Грузооборот транспортного комплекса Калининградской области к 2015 г. может составить более 90 млн тонн. При этом объем транзитных грузов составит около 40 млн тонн (в 2006 г. этот показатель равнялся 15 млн тонн).

Второй вариант — «Инерционное развитие» (+; -). Задачи по формированию современного транспортного комплекса области будут решаться, но не на уровне, заявленном в стратегиях. Причиной этого может быть неполное и несвоевременное финансирование как со стороны федеральных властей, так и со стороны региональных органов власти. С другой стороны, европейские партнеры будут неохотно прибегать к услугам калининградского транспортного комплекса как посреднического центра между ними и Россией. Причины этого — высокие административные барьеры и несовершенство некоторых законов, регулирующих перемещение и переработку грузов. В итоге в ближайшем будущем сложится ситуация, при которой транспортный комплекс области будет развиваться, наращивая внутренние мощности и улучшая инфраструктуру, но комплексного интегрирования в европейскую транспортную систему не произойдет. При таком варианте развития объем грузов, переработанных транспортной отраслью региона, к 2015 г. составит порядка 60—65 млн тонн, из них грузы прямого транзита — 20—25 млн тонн.

Третий вариант — «Изоляция» (-; +). При таком варианте предусматривается, что реализация намеченных шагов не приведет к значительному улучшению ситуации. Развитие подобного

сценария возможно под воздействием внешних факторов. Причем они могут быть как реальные (например, появление конкурентного транспортного центра в одной из прибалтийских республик), так и на первый взгляд невозможные (например, разрыв всех экономических отношений между Россией и странами Европы). Чтобы избежать подобного развития сценария, необходимо постоянно анализировать ситуацию и при необходимости корректировать стратегию и план развития. Нужно своевременно и адекватно реагировать на все внешние и внутренние изменения, способные повлиять на конечный результат.

Четвертый вариант — «Неудача» (-; -). Такой вариант возможен, если не будет реализован весь комплекс мер по развитию транспортного комплекса региона. В результате сложится ситуация, при которой область окажется оторванной от основной территории Российской Федерации, а также будет изолирована в рамках Балтийского региона. Транспортный комплекс достигнет своего предела развития. В 2007 г. совокупный грузооборот транспортного комплекса составлял примерно 40 млн тонн, при этом предел по грузообороту в некоторых видах транспорта уже почти достигнут (в железнодорожном транспорте предел грузооборота — 26 млн тонн, а показатель 2007 г. — 19,5 млн тонн). Общий объем груза, который может быть переработан транспортным комплексом Калининградской области, оценивается в 50—55 млн тонн. Если не будут вводиться новые мощности и решаться инфраструктурные проблемы, то предел может быть достигнут в течение нескольких лет.

Наиболее благоприятным для региона является, безусловно, вариант «Успех». Однако существует ряд угроз, которые могут помешать его реализации, их можно разделить на три группы.

1. *Экономические.* В первую очередь помешать реализации всех запланированных мероприятий могут проблемы с финансированием Программы. Так, в 2005 г., при работе над второй редакцией ФЦП «Модернизация транспортной системы России (2002—2010)» ее авторами был произведен анализ реализации Программы в 2002—2004 гг. Он показал наличие резких отклонений в финансировании Программы от утвержденных значений соответствующих показателей, а также от установок транспортной стратегии Российской Федерации в отношении минимальных

объемов финансирования развития транспортной системы [4]. В 2002 г. Программа из всех источников была профинансирована на 68,9 %, в 2003-м — на 66,2 %, в 2004-м — на 58,0 %.

2. *Политические.* Они, главным образом, связаны с нежеланием ЕС рассматривать вопрос о Калининградской области вне рамок Соглашения по партнерству и сотрудничеству (СПС). Тем самым ЕС фактически отвергает идею заключения отдельного соглашения по Калининградской области, где могли бы быть отражены и вопросы формирования тарифов на грузы, проходящие по территории региона. С другой стороны, срок действия СПС, регулирующего отношения России и ЕС, истек 1 декабря 2007 г., а новое так и не было подписано. Решение о начале разработки нового соглашения было принято на саммите Россия — ЕС, проходившем в Ханты-Мансийске 26—27 июня 2008 г. Однако в связи с событиями в Южной Осетии 1 сентября ЕС принял решение о приостановке переговоров по этому соглашению. Но в Европейском союзе осознают, что новое соглашение с Россией необходимо, о чем было заявлено на саммите Евросоюза на уровне министров иностранных дел 10 ноября 2008 г. в Брюсселе. За исключением Литвы и Польши, все члены ЕС готовы возобновить диалог с Россией, касающийся нового базового соглашения.

Еще одним примером политических проблем, которые могут возникнуть при развитии транспортного комплекса Калининградской области, является вопрос, связанный с обеспечением внешнеэкономических связей Республики Беларусь через наш регион. В 2006 г. было принято решение о строительстве российско-белорусского порта недалеко от города Балтийска. Планировалось, что мощность портового комплекса составит 8 млн тонн, а строительство будет закончено к 2010 г. Однако на конец 2008 г. данный проект все еще находился на стадии межправительственного согласования, а это означает, что в планируемые сроки проект реализован не будет. Конкретных причин, по которым проект все еще не согласован, никто не называет, но многие эксперты сходятся во мнении, что проект затягивается со стороны белорусских властей. При этом многие предприниматели как в Беларуси, так и в России склонны полагать, что экономически целесообразней вкладывать инвестиции в уже имеющиеся портовые мощно-

сти в г. Клайпеде (Республика Литва), чем строить новый порт в Калининградской области.

3. *Инфраструктурные.* Данная группа проблем самая большая и включает в себя вопросы, связанные с формированием на территории области объектов транспортной инфраструктуры. С одной стороны, авторы стратегий понимают, что пределом грузооборота для существующей транспортной системы является показатель в 50—55 млн тонн, но при этом заявленные в стратегиях проекты строительства новых объектов инфраструктуры не приведут к существенному увеличению этого предела.

Например, в стратегии развития планируется строительство различных инфраструктурных объектов морского транспорта, которые позволят увеличить грузооборот Калининградских портов до 40—45 млн тонн. В 2006 г. этот показатель был 15,2 млн тонн, при этом 13,8 млн тонн составили экспортные грузы. Из них 11 млн тонн были доставлены до калининградских портов по главной железнодорожной магистрали области Нестеров — Черняховск — Калининград. Всего же в 2006 г. по этой железной дороге было перевезено 15 млн тонн экспортных грузов. Таким образом, получается, что более 75 % перевезенных грузов предназначается для морских портов региона. Экспертами установлен ориентировочный предел грузооборота данной железной дороги в 26 млн тонн, при этом в стратегии развития не предусмотрены мероприятия по увеличению ее мощностей. Это означает, что если стратегия не будет скорректирована, к 2015 г. железная дорога сможет перевозить только 26 млн тонн, из которых 75 % (19 млн тонн) будут предназначаться для морских портов, хотя для полной загрузки последних необходимо, чтобы эта цифра составляла примерно 35—38 млн тонн. Если не увеличить мощности железной дороги, то появляется опасность, что к 2015 г. морские порты области будут работать только с 50 %-ной загрузкой, а значит, их развитие окажется нерентабельным.

Также существует проблема, связанная с пунктами пропуска через государственную границу, которые являются местами стыковки транспортного комплекса Калининградской области с европейской системой. В регионе насчитывается 20 пунктов пропуска, относящихся к различным видам транспорта. Эффектив-

ность интеграции транспортного комплекса региона в европейскую систему напрямую зависит от качества работы этих пунктов пропуска, при этом для населения и частного бизнеса наиболее важными являются автомобильные. В Калининградской области насчитывается 7 АПП (автомобильные пункты пропуска), проектная пропускная способность которых — 4 410 легковых автомобилей в сутки [5]. Фактическое количество автомобилей, проходящих через все АПП региона, — 6 420 единиц. Таким образом, уже сегодня они работают с превышением на 45 %, что негативно сказывается не только на скорости прохождения автомобилей, но и на качестве оказываемых услуг. В ближайшие несколько лет планируется ввести еще 2 АПП, проектная пропускная способность которых составляет 3 650 единиц в сутки. Таким образом, при условии запуска новых АПП фактическая пропускная способность всех пунктов области составит 80 % от проектной, и это без учета увеличения числа легковых автомобилей в регионе. Как нам кажется, для решения этой проблемы необходимо не только строить новые или модернизировать уже имеющиеся АПП, но и менять саму систему прохождения пунктов пропуска, делая его быстрее и качественнее. Например, переводить документооборот из бумажной в электронную форму, вводить новые технологии в процесс досмотра и проверки и т. д.

Калининградская область обладает выгодными предпосылками для создания мощного транспортного комплекса, который был бы конкурентоспособен не только в России, но и во всей Европы. Формирование подобного комплекса с его последующей интеграцией в общеевропейское пространство — одно из ключевых условий дальнейшего экономического развития Калининградской области. Если в ближайшие годы подобный комплекс не будет сформирован, то области грозит изоляция внутри Балтийского региона и «отрыв» от основной территории Российской Федерации. Однако приведенные примеры показывают, что наряду с созданием средне- или долгосрочных стратегий, необходимо постоянно анализировать события, влияющие на дальнейшее развитие. Необходимо своевременно корректировать стратегии с учетом новых реалий, делая эти стратегии более гибкими к изменяемым условиям.

Использование в экономической географии таких методов, как сценарное планирование или системный анализ, позволяет не только по-новому взглянуть на исследуемый объект и определить пути дальнейшего развития, но и выявить опасности, которые могут помешать этому развитию.

Список литературы

1. *Дятловская И.* Мифы о неприменимости и мировая практика сценарного планирования. [Электронный ресурс]. URL: <http://www.sconcordia.org/ru/publics/74/13/html>
2. *Стратегия развития Калининградской области/* под ред. А. П. Клемешева, В. А. Мау. Калининград, 2007.
3. *Стратегия развития транспортного комплекса Северо-Западного федерального округа.* Т. 1. СПб., 2008.
4. *Федеральная целевая программа «Модернизация транспортной системы России (2002—2010 годы)».* [Электронный ресурс]. Доступ из справ.-правовой системы «Консультант плюс».
5. *Концепция развития транспортного комплекса Калининградской области.* [Электронный ресурс]. URL: http://www.balticgatewey.se/Kaliningrad_RU.pdf

Е. С. Гинзбург

Совершенствование пространственной организации
авиационного транспорта России
путем формирования сети авиахабов

Одной из перспективных форм пространственной организации авиационного транспорта являются авиахабы, в которых достаточно велика роль организации транзита пассажиров, осуществляющих в аэропорту пересадку, либо перегружаемых с одного направления на другое грузов. Модель «Hub&Spoke» (в переводе с английского — «ступица и спица») напоминает колесо велосипеда со спицами, где центр колеса — это транспортный узел, центральный аэропорт (*хаб*), а спицы, проходящие через центр, — это направления к другим аэропортам. Главное место в системе «Hub&Spoke» отводится узловому аэропорту — хабу, который может быть пассажирским, грузовым и смешанным.

Хабы могут быть трех видов:

1) обслуживающие дальние и средние по протяженности рейсы по разным направлениям (например, Домодедово, Шереметьево, Внуково, Пулково);

2) «собирающие» рейсы местных авиалиний для их стыковки с дальними и средними по протяженности линиями (например, узловые хабы региональных систем аэропортов США);

3) «собирающие» рейсы одного широкого направления, состыкованные с рейсами другого широкого направления (напри-

мер, Дубаи, Сингапур; к таким аэропортам, но с меньшим объемом перевалки пассажиров относится и калининградский аэропорт Храброво).

Модель «Hub&Spoke» обладает рядом преимуществ. Сокращенное число маршрутов приводит к более эффективному использованию недостаточных транспортных средств авиакомпании. Например, самолет с большей вероятностью будет отправляться с большей загрузкой, а пассажиры могут лететь в данный пункт назначения не один раз в день. Сложные операции, такие как сортировка и упаковка багажа или грузов, могут быть объединены в одном месте — транспортном узле, а не проводиться в разных точках. Структура данной модели достаточно проста и удобна для управления авиационными маршрутами, новые «спицы» (маршруты) могут подсоединиться достаточно быстро. Для пассажиров данная модель также удобна, поскольку позволяет достаточно быстро прибыть в пункт назначения, с которым у пункта выбытия нет прямого сообщения.

Авиахабы являются перспективной формой организации транспортных узлов для аэропортов, обладающих выгодным экономико-географическим положением на пересечении транспортных маршрутов, идущих по различным направлениям.

В России авиахабов в полном понимании этого термина, с организацией стыковочных рейсов, до последнего времени не было, хотя аналогичные функции выполняли московские аэропорты Домодедово, Шереметьево и Внуково, в меньшей мере — санкт-петербургский аэропорт Пулково. В начале XXI в. руководство крупнейших российских аэропортов обратилось к данной идее, и кроме указанных выше столичных аэропортов планированием организации авиахабов стали заниматься в Екатеринбурге, Красноярске и некоторых других аэропортах. Однако реальный авиахаб был создан в середине 2007 г. только в Калининграде (его организовала в аэропорту Храброво авиакомпания «КД авиа», в собственности которой был в то время и аэропорт) [1].

В аэропорту Храброво обеспечивается пересадка пассажиров, прибывающих с востока, из других российских аэропортов и из стран ближнего зарубежья, на воздушные суда, совершающие рейсы в западном направлении, и наоборот. Более того, заплани-

рована волна прибывающих пассажиров с восточных направлений в установленный час, и в течение этого же дня — волна отбывающих за такой же короткий период времени в западном направлении. Это позволяет пассажирам быстро поменять самолеты и с минимальными неудобствами осуществить стыковку. Аналогичная волна запланирована для прибывающих с западных направлений с пересадкой на восточные направления. В результате количество обслуживаемых в аэропорту Храброво пассажиров увеличилось втрое, до более 1 млн человек в год. Запланированное на перспективный период количество пассажиров, соответствующее мощности аэропорта, составляет 3 млн человек. Для достижения этих показателей «КД авиа» предполагает увеличить парк самолетов (приобретаемых на условиях лизинга) к 2012 г. до 60 единиц, а также продолжить наращивание пропускной способности взлетно-посадочной полосы. Увеличение числа рейсов и объема обслуживаемых пассажиров обеспечит повышение эффективности деятельности авиахаба.

Руководство ряда российских аэропортов (Красноярск, Пулково, Екатеринбург и др.) заявило о намерении организовать авиахабы. Но пока даже не ставится вопрос ни о формировании региональных систем аэропортов, ни тем более об их скоординированной сети. С целью определить аэропорты, которые могут претендовать на то, чтобы стать авиахабами, возглавляющими региональные системы аэропортов, проанализируем статистические и картографические данные о важнейших аэропортах России (см. табл.).

**Группировка крупнейших аэропортов России
по числу отправленных в 2006 г. пассажиров
и их динамике за 2000—2006 гг.**

Отправлено пассажиров, тыс. чел.	2006 г. в % к 2000 г.				
	Менее 100	100—110	110—150	150—200	200—500
Менее 50	Быково, Тикси, Хатанга	Кызыл	Воркута, Певек	Абакан, Ком- сомольск-на- Амуре, Став- рополь	—
50—100	Надым, Ноябрьск	Саратов	Астрахань, Новокузнецк	Анадырь, Магадан	Благовещенск, Чита

Окончание табл.

Отправлено пассажиров, тыс. чел.	2006 г. в % к 2000 г.				
	Менее 100	100—110	110—150	150—200	200—500
100—200	Когалым	—	Волгоград, Мурманск, Петропав- ловск-Кам- чатский	Архангельск, Воронеж, Н. Новгород, Оренбург, Сыктывкар, Томск	Кемерово, Пермь
200—300	Норильск	—	Н. Уренгой, Омск, Якутск	Анапа, Челя- бинск, Южно- Сахалинск	—
300—500	—	—	Минераль- ные Воды, Сургут, Тю- мень, Хаба- ровск	Владивосток, Иркутск, Ростов-на- Дону, Уфа	Калининград
500—1000	—	—	Сочи	Екатеринбург, Краснодар, Новосибирск, Самара	Красноярск
1000—5000	—	—	—	Внуково, Пулково	—
5000— 10000	—	—	Шереметьево	—	Домодедово

Составлено автором на основе данных [2].

Приведенная группировка при дополнительном географическом анализе авиационных маршрутов, на наш взгляд, может служить основанием для определения узловых аэропортов, призванных стать центрами региональных систем. К числу таких можно отнести все аэропорты с количеством отправленных пассажиров более 500 тыс.: аэропорты московского авиаузла и Пулково, аэропорты Екатеринбурга, Красноярска, Новосибирска, Самары (с 2007 г. в эту группу входит также Калининград, количество отправок превысило 500 тыс.) [3]. Все они относятся к аэропортам с благоприятной и очень благоприятной динамикой, где обслуживается все большее число пассажиров. Однако два

аэропорта из этой группы — Сочи и Краснодар — не могут быть отнесены к узловым аэропортам, поскольку большое количество пассажиров здесь объясняется их посещением крупнейших российских курортов черноморского побережья. Калининград же, хотя и стал хабовым аэропортом, вряд ли может претендовать на роль центра региональной системы аэропортов, поскольку все ближайшие к нему российские аэропорты уже, по сути, входят в региональные системы, возглавляемые аэропортами Москвы и Санкт-Петербурга.

Обратившись к группе динамично развивающихся аэропортов с количеством отправленных пассажиров 300—500 тыс., следует остановиться прежде всего на аэропортах, расположенных на востоке страны, где низкая плотность и невысокая численность населения затрудняют формирование аэропортов с большим количеством обслуженных пассажиров, а формирование узловых аэропортов также является актуальным. Это Иркутск, Владивосток и Хабаровск. Географическое положение Иркутска и отсутствие поблизости конкурентов, сопоставимых по числу обслуживаемых пассажиров, однозначно позволяют отнести Иркутский аэропорт к числу узловых, центрам региональных систем. Сложнее дело обстоит с Хабаровском и Владивостоком, имеющим близкие по количественным характеристикам аэропорты. Но более центральное положение Хабаровска в дальневосточном регионе делает его шансы предпочтительнее.

Минеральные Воды не могут претендовать на роль узлового авиахаба по той же причине, что и Краснодар и Сочи: их развитие связано с обслуживанием потоков прибывающих на курорты Северного Кавказа отдыхающих. А Сургут и Тюмень связывают прилегающие добывающие районы с «основной» Россией. Хинтерландом Уфы является преимущественно лишь территория Башкортостана, и в относительной близости расположены другие аэропорты, претендующие на роль центров (макро)региональных систем, — Екатеринбург и Самара. А Ростова-на-Дону может стать центром системы аэропортов Южного федерального округа.

Таким образом, сеть узловых аэропортов — центров региональных систем — может включать аэропорты Москвы, Санкт-Петербурга, Екатеринбурга, Новосибирска, Красноярска, Иркутска, Хабаровска, Самары, Ростова-на-Дону. А аэропорт Храб-

рово, являясь авиахабом, ориентирован на обслуживание международных связей российских регионов и не является центром перспективных региональных систем аэропортов России.

В отдельных макрорегионах сформировался не один, а два наиболее крупных аэропорта с близкими объемами пассажирских перевозок и большим количеством транзитных пассажиров. Так, на Дальнем Востоке близки показатели аэропортов Хабаровска и Владивостока, причем последний обслуживает большее количество международных рейсов. При этом и из Хабаровска, и из Владивостока имеются пассажирские авиамаршруты, связывающие их с другими относительно крупными аэропортами макрорегиона. В таком случае, на наш взгляд, в региональной системе аэропортов возможно — в дополнение к центральному авиахабу — формирование крупного вспомогательного авиахаба. Центральный и вспомогательный авиахабы могут быть специализированы на обслуживании внутри макрорегиона маршрутов разных внешних по отношению к макрорегиону направлений — внутрироссийских (в данном случае Хабаровск) и международных (Владивосток). Определенная специализация может быть и в направлениях внутрирегиональных маршрутов.

В связи с большими размерами территории макрорегионов Российской Федерации, в которых формируются региональные системы аэропортов, возглавляемые крупными узловыми авиахабами, в наиболее крупных восточных макрорегионах возникает потребность в выделении субрегиональных систем аэропортов. Их должны возглавлять соответствующие субрегиональные авиахабы, иерархически подчиненные крупным (макрорегиональным) авиахабам. Например, на Дальнем Востоке таковыми могут стать аэропорты Певек, Магадан, Петропавловск-Камчатский и Южно-Сахалинск, и в настоящее время наиболее крупные (после Хабаровска и Владивостока) по количеству обслуживаемых пассажиров и удобно расположенные по отношению к территории каждого из субрегионов.

Новая пространственная организация деятельности российских аэропортов в виде иерархической территориальной системы позволит включить в авиационные маршруты новые направления, улучшить обслуживание пассажиров и сократить их время на перелеты, повысить экономическую эффективность авиацион-

ного транспорта и его роль в обеспечении транспортных перевозок в России. Субъектом стратегического планирования реконструкции пространственной организации аэропортов могло бы стать ФГУП «Администрация гражданских аэропортов (аэродромов)».

Список литературы

1. *Авиакомпания «КД авиа»*. [Электронный ресурс]. URL: <http://www.kdavia.ru>
2. *Гражданская авиация в России*. М., 2007.
3. *Справочник гражданской авиации*. [Электронный ресурс]. URL: <http://avia-spravka.ru/airports>

В. В. Пштыка

Перспективы развития водного туризма в Калининградской области

Благодаря развитой системе морских портов, рек и заливов Калининградская область является транспортным узлом, который может обеспечивать туристские потоки между европейскими странами и Россией. Яхтинг очень популярен в Европе, активно развивается в России, но в Калининградской области его пока нет. У нас можно прокатиться на катере или морском трамвайчике по реке или заливу, но этот вид развлечения развит настолько мало, что пока не приходится говорить о его использовании для привлечения туристов.

В Калининградской области нет ни одного яхт-клуба. Следовательно, даже когда будут улажены все недоработки с законодательством, иностранные туристы на своих яхтах и катерах не смогут посетить наш регион, им просто негде будет остановиться. То же самое можно сказать и про жителей области, у которых есть средства для покупки яхты, но не имеется причала, где можно эту яхту швартовать, нет проверенных яхтенных маршрутов в Калининградском и Куршском заливах. Лишь иногда находятся люди, всей душой влюбленные в прогулки по воде, которые строят эллинг, приобретают яхту и выходят на ней в залив.

Несмотря на все географические и экономические выгоды для водного туризма, у нас, к сожалению, пока только одни проекты.

Одним из самых грандиозных проектов создания яхт-клуба в Калининградской области является проект в г. Пионерском [1].

Веским основанием того, что Пионерскому городскому округу нужно отдать предпочтение развитию парусного спорта (яхтинга), является то, что основной линией в стратегии рассматривается развитие порта как яхтовой марины. В настоящее время Правительством области принята и одобрена программа реконструкции порта Пионерского в современный высококласный яхт-клуб. На побережье у Пионерского появятся также торговые комплексы, эллинги, морской вокзал, подземная автостоянка и причал на 950 яхт. Вдоль моря протянутся прогулочные аллеи с выходами на верхнюю террасу, где будет устроен амфитеатр. Корпуса современных гостиниц будут ступенчато спускаться к пляжу. Открытый выход в Балтику, безусловно, сделает порт Пионерский привлекательным для любителей яхтинга.

В Калининградской области планируется развитие «Янтарного берега» — единой рекреационной инфраструктуры региона [3]. Успешное воплощение проекта зависит от строительства не только современной гавани с терминалом для пассажирских судов, но и новых привлекательных объектов, особенно возрождения и реставрации уже существующих достопримечательностей нашей области, которые могли бы привлечь туристов, в том числе пассажиров круизных лайнеров.

С развитием туризма развиваются и сопутствующие отрасли экономики. Для примера: во время круиза в каждом порту обычно предлагается не одна, а две-три различные экскурсии; при полной загрузке современного лайнера в 2500 пассажиров местные туроператоры должны предоставить не менее 30—40 автобусов. Если во время экскурсии планируется посещение основных достопримечательностей Калининграда, то около них должна быть организована удобная парковка для автобусов. Если экскурсия планируется на целый день, то обычно в нее входит и обед, организация которого также требует особо подхода.

Хотелось бы, чтобы данный проект оценили с позиции не только иностранных круизных компаний, но и российских операторов, чтобы терминал и гавань стали отправной точкой для круизов из России в Европу и далее.

Существует еще один крупный проект — развитие инфраструктуры водного туризма в Мамоново. Там решились на смелый шаг. Местные власти задумали построить целый туристический комплекс, который сверху будет напоминать якорь корабля. В проекте — две гостиницы на 80 номеров, аквапарк, бар, ресторан, солярий и фитнес-центр. Все это не только для иностранных туристов, но и для жителей нашей области, которые смогут отдыхать в гавани семьями. Под строительство уже выделено три гектара земли. Пока соответствующие документы проходят согласование, идут поиски серьезного инвестора.

Кроме грандиозного комплекса для отдыха в Мамоново хотят создать инфраструктуру для транзитного перехода маломерных судов между Польшей и Литвой через Калининградскую область [4]. Возведение Краснофлотской гавани с таможенными пунктами пропуска для водного транспорта будет первым шагом Мамоново в развитии водного туризма.

Другую интересную задумку вынашивают в Музее Мирового океана Калининграда. Там решили обустроить настоящий яхтенный причал. Даже место наметили: стоянку для катеров и лодок соорудят на участке между зданием морской администрации и двухъярусным мостом.

Летом 2009 г. в Калининграде планируется проведение полномасштабной международной выставки катеров и яхт с участием отечественных и зарубежных фирм длительностью 7—10 дней. Первоначально предполагалось провести выставку в «Рыбной деревне»; участники выставки из европейских стран приходят в Калининград морским путем. Однако для такой полноценной выставки инфраструктура в районе «Рыбной деревни» еще не готова, поэтому проведение в Калининграде полномасштабной международной выставки катеров и яхт пока нецелесообразно. Пионерский располагает лучшими условиями для данного мероприятия, чем «Рыбная деревня» в Калининграде. В Пионерском имеется возможность предоставить место не только для стоянки яхт, но и для их продаж, демонстрации возможностей яхт с выходом в Балтийское море, проведения спортивных соревнований и т. д. Это может стать зрелищным, интересным мероприятием.

Туристические маршруты и законодательство зарубежных стран ограничивают ночные переходы яхтсменов, особенно идущих на катерах. Самый распространенный (средний) класс судов не успевает в дневное время совершить двухсотмильный переход из Гданьска или Эльблонга в Клайпеду. Поэтому они будут вынуждены заходить на территорию Калининградской области. Сегодня, в силу отсутствия яхтенных гаваней, сделать этого они не могут.

Из Калининграда на яхте можно попасть более чем в 20 стран. В течение недели можно обойти Голландию, Данию, Германию, Польшу, а если двигаться на север, то побывать в Исландии. Маршруты очень интересные [5].

Данные регистрации Государственной инспекции по маломерным судам (ГИМС) говорят о том, что только за 2008 г. в нашей области зарегистрировано столько яхт, сколько за всё предыдущее время. Но при этом, например, в Польше парусных яхт больше, чем в России. И в основном это «малыши» и средние (6—10 м).

Среди основных помех популяризации яхтинга у нас можно назвать следующие.

1. Яхтинг — развлечение не массовое и не дешевое.
2. Нет развитой инфраструктуры для обслуживания яхт различных классов, включая эконом-класс.
3. Инфраструктура этого вида туризма должна иметь дифференцированный характер по цене и быть ориентирована на различные слои населения.
4. Мосты в Калининграде имеют довольно низкие пролеты и не разводятся. Многие катера, и в первую очередь яхты, не могут пройти дальше двухъярусного моста.
5. Отсутствие современной заправочной станции для катеров и яхт (пока топливо переливается из канистр).
6. Закрытость для иностранных граждан Куршского и Калининградского (Вислинского) заливов. Несмотря на подписанное в декабре 2007 г. соглашение между Россией и Литвой о судоходстве по Куршскому заливу и реке Неман, обустроенного пограничного пункта пропуска в поселке Рыбачий нет, штамп о пересечении границы водные туристы могут получить только в Со-

ветске. Если предположить, что яхтсмен зашел в Куршский залив и прошел пограничный контроль на обустроенном пункте пропуска (которого, правда, еще до сих пор нет), то дальше двигаться ему запрещает действующее законодательство. Турист не можете зайти ни в Зеленоградск, ни в Полесск — остается только в акватории Куршского залива.

7. То же касается и движения иностранцев по внутренним водным маршрутам нашей области. Эти вопросы находятся в сфере международной политики, поэтому они решаются медленно и сложно.

Наметилась положительная динамика в решении вопросов судоходства по внутренним водам Калининградской области, уже есть предварительные соглашения о первых шагах в сторону открытия этих водных пространств. Активно работают представители МИДа России. Большую заинтересованность в решении этих проблем проявляют и дипломатические ведомства сопредельных стран.

Есть надежда, что в 2009 г. решения будут найдены [6]. От них зависит и масса других вопросов, например открытие морских пунктов пропуска (МПП), организация деятельности пограничных и таможенных служб. Такой пункт пропуска уже есть в Балтийске. Дополнительно необходимо открыть МПП в Мамоново и Полесске. Все это позволит привлечь в регион большое количество водных туристов.

Несмотря на все трудности, в Калининградской области предложение на рынке по маломерным плавательным средствам (МПС) растет с каждым днем, спрос увеличивается аналогично, в области строится инфраструктура под МПС. Прогнозы самые радужные.

Активно развивается детский парусный спорт, несмотря на то что в областном и муниципальных бюджетах на это заложены очень скромные средства. В основном все развитие идет за счет энтузиастов.

В Янтарном при активном участии главы городского округа развивается детская секция парусного спорта [7]. Есть надежда, что дальнейшее развитие получит детская секция в Балтийске — городе, в котором можно открыть школу подготовки олимпийского резерва яхтсменов для всей России.

Полноценный яхтинг должен развиваться в Калининградской области уже сейчас. Пока будут устраняться некоторые недоработки в законодательстве, яхтинг закрепится на местном рынке, приобретет популярность, успех, постоянных клиентов; многие обучатся яхтенному мастерству и будут полностью готовы к выходу в зарубежные воды. С образованием и развитием яхтинга в Калининградской области водный туризм получит возможность для развития и привлечения в регион зарубежных гостей.

Список литературы

1. *Жадобко С. М.* Проект концепции развития водного туризма как базового элемента туризма Калининградской области. Калининград, 2008.
2. *Бабушкин Ю. М.* Проект концептуальных основ становления и дальнейшего развития парусного спорта и водного туризма на акватории Куршского залива. Калининград, 2008.
3. *Петров М. М.* Капитан-клуб // Зеркало яхтенной Европы. 2008. № 2(55). С. 7—10.
4. *Рябушев А. Е.* Маяк Балтики // Наши берега. 2007. № 21(113). С. 5.
5. *Официальный сайт правительства Калининградской области.* [Электронный ресурс]. URL: www.gov.kaliningrad.ru
6. . *Калининград.ру.* Новости Калининграда. [Электронный ресурс]. URL: www.kaliningrad.ru

А. Е. Колесникова

Территориальные особенности развития
рынка общественного питания
Калининградской области
как эксклавной территории

Сегодня калининградский ресторанный рынок отличают значительные темпы роста: ежегодно в городе открывается несколько новых заведений общественного питания, и, по мнению экспертов, подобная тенденция роста в ближайшем будущем сохранится. При этом наблюдается развитие всех сегментов рынка: от сетей быстрого питания до элитных и тематических ресторанов. Однако по сравнению с другими крупными городами заведений общественного питания в Калининграде и области не так много. Рынок представлен в основном ресторанами индивидуальных владельцев, сетевых заведений в городе и области достаточно мало [1].

Наиболее популярны среди местного населения места, в которых можно поесть быстро, вкусно и недорого: пиццерии и предприятия фаст-фуда. Пиццерии — самые многочисленные заведения в городе. Причем их можно четко разделить на две категории: экономичный вариант, где можно поесть быстро и недорого (как правило, в таких заведениях блюда и пиццы приготавливаются из полуфабрикатов), и классический вариант, где готовят действительно настоящую итальянскую пиццу по традицион-

ной итальянской рецептуре. Что касается ресторанов и баров, то кухни и интерьер здесь можно найти на любой вкус.

Если говорить о наличии на рынке сетевых операторов общественного питания, то, к сожалению, пока этот сегмент практически свободен. А программам по развитию рынка общественного питания в Калининградской области практически не уделяется должного внимания.

Достаточно высокая потребительская активность позволяет рассматривать Калининград и область как перспективный регион для развития сетей фаст-фуда [2]. Первыми освоили территорию Калининграда голландцы с сетью «Смак», которая после ребрендинга получила название «Международный центр фаст-фуда». ООО «Бразерс и Компания» совместно с деловым партнером — компанией «Голдвекс» — открыли в Калининграде первый субфранчайзинговый ресторан «Сбарро» в ТЦ «Маяк». Ресторан имеет отдельный вход и зал, рассчитан на 113 посадочных мест. Этой же компанией планируется открытие второго ресторана на фуд-корте ТЦ «Калининград-Плаза». Инвестиции партнера в открытие ресторана составили около 600 тыс. долларов. По мнению директора по франчайзингу ООО «Бразерс и Компания» Марка Векслера, срок окупаемости проекта не превысит 2 лет.

Ресторанный рынок Калининграда может пополниться еще одной сетью ресторанов быстрого питания. В город планирует прийти новый западный бренд — «Southern Fried Chicken», торгующий блюдами из курицы. Он принадлежит британской компании «Fast-food Systems Ltd», специализирующейся на производстве оборудования для ресторанов.

Следует отметить, что рестораторы вводят новые формы обслуживания, стараются более четко позиционировать свои заведения, определяя свою целевую аудиторию; осваивают новые для города форматы: кофейни, арт-клубы, рестораны этнической направленности, спорт-бары.

В целом в развитии рынка общественного питания Калининграда и области выделяются следующие тенденции [3].

1. Рост числа предприятий общественного питания различных ценовых категорий: от фаст-фуда до элитных ресторанов авторской кухни. Будет расти и число «демократичных» заведений, ориентированных на средний класс. Во всем мире существенную

долю в общественном питании занимают предприятия фаст-фуда. Такую тенденцию демонстрируют и крупнейшие города России. Можно предположить, что и в Калининграде в дальнейшем появятся новые операторы данного сегмента рынка. Летом 2006 г. «Макдональдс» проводил исследование рынка общественного питания Калининграда — это свидетельствует о возможных планах выхода на местный рынок одного из мировых лидеров этого сегмента.

2. Согласно опыту мировой практики, развитие рынка предприятий общественного питания тесно связано с развитием торгово-развлекательных центров, особенно наглядно это можно проследить на примере сегмента фаст-фуда. Следовательно, можно предположить, что возводимые в городе торгово-развлекательные объекты будут иметь в своем составе ресторанные дворiki, формируемые несколькими операторами.

3. С учетом роста доходов населения можно ожидать увеличение роста расходов на питание вне дома. То есть развитие рынка предприятий общественного питания города будет происходить параллельно с экономическим развитием города и области и ростом благосостояния населения.

Согласно концепции развития потребительского рынка Калининградской области на 2007—2011 гг. [4], приоритетным направлением в общественном питании считается восстановление многообразия форм предприятий общественного питания, отвечающих современным требованиям, в том числе:

1) развитие общедоступной сети предприятий общественного питания, включая группу предприятий быстрого питания, ориентированных на различные группы потребителей;

2) развитие сетей «демократичных» ресторанов, рассчитанных на потребителей со средним достатком;

3) восстановление и расширение сети социально-ориентированных предприятий, обеспечивающих питанием рабочих, служащих, студентов, школьников, учащихся профтехучилищ, колледжей, детей в дошкольных учреждениях, пациентов лечебных учреждений;

4) стимулирование развития сети предприятий общественного питания, опирающихся на индустриальные методы приго-

товления пищи и доставляющих ее по заказам потребителей (на дом, в офис, организацию или учреждение);

5) массовое развитие сети общественного питания в зонах комплексного торгового обслуживания, вдоль автомагистралей, на заправочных станциях, в аэропортах и на вокзалах.

В плане развития туризма Калининградская область как эксклавный регион имеет свои территориальные особенности [5]:

1) ориентация на выездной туризм на территориях, имеющих статус федеральных курортов;

2) ориентация на въездной туризм, в том числе иностранный, в городах и сельских населенных пунктах, имеющих туристскую значимость;

3) ориентация на местных потребителей;

4) ориентация на определенную группу потребителей;

5) ориентация на внутренний туризм и краткосрочный отдых в пригородах населенных пунктов.

В зависимости от того, являются ли предприятия общественного питания первичными, вторичными или третичными по отношению к определенным группам потребителей, формируется своя географическая (территориальная) распределенность и специализация. Эксклавность территории оказывает влияние на развитие предприятий общественного питания в приграничных территориях, а также на географию работы с поставщиками продукции и оборудования.

Список литературы

1. Калининградская область. Уровень социально-экономического развития в I полугодии 2006 г. [Электронный ресурс]. URL: <http://www.arendator.ru/articles/20/art/12486/>

2. Основные показатели развития экономики и социальной сферы городов и районов Калининградской области. Январь-март 2009 года: статистический бюллетень. Калининград, 2009.

3. *Официальный сайт правительства Калининградской области.* [Электронный ресурс]. URL: www.gov39.ruwww.gov39.ru

4. *Концепция развития потребительского рынка Калининградской области на 2007—2011 годы.* [Электронный ресурс]. URL: <http://www2.gov39.ru/index.php?idpage=1584>

5. *Туризм в Балтийском регионе.* [Электронный ресурс]. URL: <http://www.balt-tourism.ru/kalinindrad>

Л. Г. Осмоловская

Развитие энергетического комплекса
Калининградской области на период до 2020 года

До осени 2008 г. социально-экономическая ситуация Калининградской области характеризовалась устойчивым ростом энергопотребления. Подобная картина наблюдалась на протяжении последних 5 лет. Калининградский регион — один из немногих в Российской Федерации, который по объему энергопотребления превысил максимум советского периода (121 % в 2006 г. в сравнении с 1990 г.), а по темпам его прироста превышает средний показатель по стране (4,3 % ежегодно в регионе против 2,4 % по стране). Прогноз потребления электроэнергии основывается на темпах социально-экономического развития области. Ежегодный прирост электропотребления в целом по региону в рассматриваемый период (до 2010 г.) прогнозируется на уровне 7—10 % [1].

При этом Калининградская область является энергодефицитным регионом, получающим извне более 90 % потребляемого газа, более 30 % потребляемой электроэнергии и практически 100 % потребляемых горюче-смазочных материалов (ГСМ). А ввиду эксклавного положения региона транспортировка в Калининградскую область энергоресурсов и электроэнергии напрямую зависит от качества международных отношений Москвы и Брюсселя.

В таких условиях энергетический фактор является существенным инфраструктурным ограничением всего социально-эко-

номического развития области. Удовлетворение растущего спроса региональной экономики на энергоресурсы и обеспечение энергетической безопасности Калининградской области должно осуществляться по трем направлениям:

I — развитие генерирующего комплекса области для обеспечения потребителей электрической и тепловой энергией в необходимых объемах и обеспечения необходимого резерва мощностей;

II — оптимизация газоснабжения Калининградской области;

III — продолжение трехсторонних переговоров Москва — Брюссель — Калининград о включении Калининградской области в единую энергосистему Европы.

Рассмотрим каждое из этих направлений.

I. Развитие генерирующего комплекса для обеспечения области электрической и тепловой энергией

Министерством развития инфраструктуры Калининградской области разрабатывается проект Программы развития генерирующего комплекса Калининградской области на период до 2016 г. В результате реализации данной Программы будет введено дополнительно 3250 МВт установленной электрической мощности и 732 Гкал/ч тепловой мощности. Для этого планируется:

1. Строительство второго энергоблока Калининградской ТЭЦ-2.

Сроки реализации проекта — 2008—2010 гг., вырабатываемая электрическая мощность — 450 МВт, тепловая мощность — 342 Гкал/ч. Планируемое годовое потребление газа — 750 млн м³.

2. Строительство региональных генерирующих мощностей с комбинированной выработкой электрической и тепловой энергии (ТЭЦ) в городах, имеющих развитую систему централизованного теплоснабжения.

В рамках этого направления в период с 2010 по 2013 г. планируется ввести следующие теплоэлектростанции в различных муниципалитетах области.

1. Электростанции на угле.

1.1. МО «Балтийское городское поселение» и МО «Приморское городское поселение»:

- сроки строительства — 2009—2012 гг.;
- электрическая мощность — 50 МВт;
- тепловая мощность — 50 Гкал/ч;
- потребления угля — 95 тыс. т.

1.2. МО «Светловский городской округ»:

- сроки строительства — 2010—2013 гг.;
- электрическая мощность — 100 МВт;
- тепловая мощность — 80 Гкал/ч;
- потребления угля — 190 тыс. т.

2. Электростанции на торфе.

2.1. МО «Неманский городской округ»:

- сроки строительства — 2009—2012 гг.;
- электрическая мощность — 25 МВт;
- тепловая мощность — 25 Гкал/ч;
- потребления топлива: 42 млн м³ — природного газа или 100 тыс. т торфа.

2.2. МО «Советский городской округ»:

- сроки строительства — 2010—2013 гг.;
- электрическая мощность — 50 МВт;
- тепловая мощность — 50 Гкал/ч;
- потребления топлива: 84 млн м³ — природного газа или 200 тыс. т торфа.

2.3. МО «Черняховский городской округ»:

- сроки строительства — 2010—2013 гг.;
- электрическая мощность — 100 МВт;
- тепловая мощность — 80 Гкал/ч;
- потребления топлива: 168 млн м³ — природного газа или 400 тыс. т торфа.

2.4. МО «Гусевское городское поселение»:

- сроки строительства — 2010—2013 гг.;
- электрическая мощность — 100 МВт;
- тепловая мощность — 80 Гкал/ч;
- потребления топлива: 168 млн м³ — природного газа или 400 тыс. т торфа.

2.5. МО «Мамоновский городской округ»:

- сроки строительства — 2011—2013 гг.;

- электрическая мощность — 25 МВт;
- тепловая мощность — 25 Гкал/ч;
- потребления топлива — 400 тыс. т торфа.

Всего в рамках данного направления планируется ввод новых мощностей в размере:

- 450 МВт — энергетической мощности;
- 390 Гкал/ч — тепловой мощности.

3. Развитие возобновляемых источников энергии.

В рамках данного направления планируется использовать энергию ветра, малых гидроэлектростанций (ГЭС) и геотермальных вод, что, с одной стороны, позволит увеличить генерацию собственных энергетических мощностей, а с другой — не повлечет за собой увеличение антропогенной нагрузки на экологию области.

3.1. Ветроэнергетика.

В 2008 г. по гранту ЕС организациями Российской Федерации (в том числе и Российским государственным университетом имени Иммануила Канта), Польши и Литвы завершены исследования ветропотенциала в прибрежной акватории Балтийского моря, по результатам которых даны следующие рекомендации:

- строительство ветроэлектростанции (ВЭС) мощностью 50 МВт у г. Мамоново;
- суммарная мощность ВЭС в энергосистеме региона может быть увеличена в перспективе до 200 МВт без дополнительных мероприятий по обеспечению устойчивости энергосистемы.

3.2. Гидроэнергетика.

Территория Калининградской области характеризуется густой речной сетью — количество рек достигает 4610, их общая длина 12 720 км. В таких условиях гидроресурсы региона — это надежный, экологически чистый возобновляемый источник энергии.

На территории Калининградской области в довоенный период, в 1920—1930-е гг. было построено более 30 малых ГЭС суммарной мощностью 20 МВт.

Исследования показали, что, за исключением рек Немана (является пограничной с Литовской Республикой), Преголи и Деймы (реки характеризуются малым уклоном водной поверхности), гидроэнергетический потенциал области составляет более 40 МВт, с возможной выработкой электроэнергии более 300 млн кВт · ч в год; 90 % потенциала возможной выработки в Калининградской области составляют пять рек:

- Анграпа — мощность 14,5 МВт;
- Лава — 10,4 МВт;
- Писса — 4,71 МВт;
- Шешупе — 3,83 МВт;
- Красная — 3,32 МВт.

4. Проектирование и строительство Балтийской АЭС.

Проект строительства Балтийской АЭС является попыткой решения сразу нескольких проблемных для региона вопросов.

а) Устранение зависимости Калининградской области от внешних поставок энергетических ресурсов и электроэнергии.

По мнению экспертов из государственной корпорации по атомной энергии «Росатом», к 2010 г. в России дефицит электро-энергетической мощности составит 40 ГВт, а к 2010 г. уже 139 ГВт [2]. По мнению региональных экспертов, Калининградская область также будет испытывать дефицит мощностей, даже несмотря на планы по увеличению производства собственных мощностей, предусмотренных проектом (см. табл.).

Прогноз требуемых и собственных мощностей, дефицит мощностей, ГВт

Год	Требуемые мощности	Собственные мощности	Дефицит мощностей
2005	0,68	0,06	0,62
2006	0,80	0,57	0,23
2007	0,90	0,57	0,33
2008	0,99	0,57	0,42
2009	1,09	0,88	0,21
2010	1,19	0,92	0,27
2011	1,30	0,93	0,37
2012	1,41	0,93	0,48
2013	1,53	0,93	0,60
2014	1,65	0,93	0,72
2015	1,78	0,99	0,78
2016	1,91	0,99	0,92
2017	2,04	0,99	1,05
2018	2,18	0,99	1,19
2019	2,33	0,99	1,34
2020	2,47	1,10	1,37

Источник: [3].

Как видно из этой таблицы, даже увеличение производства собственных энергетических мощностей в 2010 г. до 0,92 ГВт и в 2015 г. до 0,99 ГВт не решит проблему дефицита мощностей в регионе. К 2017 г. дефицит должен превысить 1 ГВт а к 2020 г. достигнет отметки в 1,37 ГВт.

Для восполнения недостатка мощности самым оптимальным вариантом является строительство Балтийской АЭС. Установленная мощность двух энергоблоков позволит не только покрыть дефицит, но и вырабатывать «лишнюю» электроэнергию, которая даст возможность создать в регионе экспортно-ориентированную энергетическую отрасль.

Основные технико-экономические показатели Балтийской АЭС:

- установленная электрическая мощность энергоблока — 1150 МВт;
- суммарная установленная мощность — 2300 МВт;
- планируемый срок службы энергоблока — 50 лет;
- годовой отпуск электроэнергии от двух блоков — 16,4 млрд кВт · ч;
- сроки ввода: I энергоблок — 2014 г.; II энергоблок — 2016 г.;

б) Активизация социально-экономического развития депрессивных восточных регионов Калининградской области.

Предполагаемое место строительства Балтийской АЭС — Неманский или Краснознаменский районы. Атомная электростанция позволит создать около 9 тыс. рабочих мест в пиковый период строительства и порядка 1100 рабочих мест для штатного обслуживания двух энергоблоков.

Кроме того, не стоит забывать и о современной социальной и производственной инфраструктуре, которая будет создана в ходе реализации проекта, а также налоговых поступлениях в региональный бюджет в период строительства и эксплуатации АЭС.

Ожидаемые результаты реализации Программы развития генерирующего комплекса Калининградской области — обеспечение энергетической безопасности и эффективного социально-экономического развития региона с целью повышения благосостояния и качества жизни населения. В перспективе за счет реализации Программы планируется ввести дополнительно около 3100 МВт установленной электрической мощности. На базе раз-

вития энергетики региона будут созданы конкурентоспособные промышленные производства и обеспечена эффективная интеграция экономики области в европейский рынок.

II. Оптимизация газоснабжения Калининградской области

Если вопрос с дефицитом электроэнергии в регионе собираются решать путем ввода собственных генерирующих мощностей, то вопрос с газообеспечением решить подобным образом невозможно. Ежегодный рост потребности региональной экономики в природном газе возможно обеспечить только путем увеличения поставок извне (см. рис.).

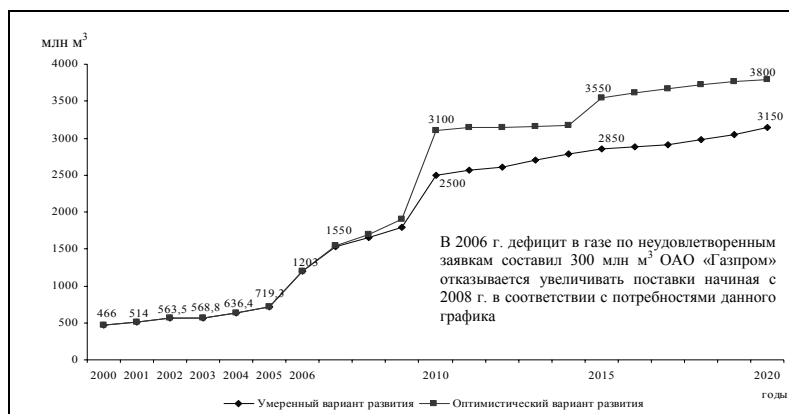


Рис. Объем поставок природного газа в Калининградскую область с 2000 г. по 2006 г. и потребности на период до 2020 г.

Источник: [4].

В ситуации с газоснабжением области можно выделить две существующие проблемы:

— современный объем поставок природного газа не в состоянии полностью удовлетворить потребности региональной экономики (а с перспективой ввода второго энергоблока Калининградской ТЭЦ-2 потребность в газе возрастет на 750 млн м³);

— низкая газификация малых городов и сельских населенных пунктов Калининградской области.

Для решения этих проблем требуется реализовать несколько крупных проектов, направленных на улучшение ситуации с газоснабжением Калининградской области.

1. Увеличить пропускную способность магистрального газопровода Минск — Вильнюс — Каунас — Калининград.

Реализация этого проекта началась в 2005 г., в ходе выполнения первой очереди реконструкции газопровода пропускная способность увеличилась до 1,05 млрд м³ в год. Второй этап его реконструкции с увеличением пропускной способности до 2,5 млрд м³ в год намечено завершить к 2010 г. Для этого на Минской компрессорной станции будут проведены мероприятия по повышению давления подачи газа в сторону Калининградской области, а также построена новая станция в Литве. В нашем регионе на Краснознаменской компрессорной станции будут установлены дополнительные мощности, а также проложена вторая магистральная ветка [1].

2. Построить в Калининградской области подземное газохранилище для обеспечения потребностей региона с вводом в 2009 г. пускового комплекса с объемом 80 млн м³ и последующим увеличением объема до 300—350 млн м³.

В 2007 г. начаты работы по строительству первой очереди подземного хранилища газа. Газпром приступил к обустройству водозаборных скважин. Технология сооружения объекта предусматривает закачку воды в соляные пласты, расположенные на глубине 700—800 м. В результате под большим давлением в толще земли будут созданы полости (каверны) для хранения запасов подаваемого в регион газа. Пусковую очередь хранилища объемом 80 млн м³ намечается ввести в 2009 г. Вместе с тем с учетом потребностей области к 2010 г. необходимо увеличить объем хранения газа до 350—400 млн м³, а в перспективе — до 800 млн м³. Ввод объекта в эксплуатацию позволит сгладить сезонную неравномерность поставок, а также создать резервные

запасы на случай перебоя подачи газа по магистральному газопроводу [1].

3. Продолжить переговоры между региональным Правительством и основными акционерами проекта «Северо-Европейский газопровод» о возможности проведения ответвления от газопровода на территорию области.

III. Международное сотрудничество Российской Федерации и Европейского союза по вопросам включения Калининградской области в единую энергосистему Европы

Разработка и реализация проекта создания дополнительного источника энергии на территории Калининградской области позволят покрыть растущий дефицит электропотребления в перспективе до 2020 г. в случае реализации активного сценария развития, а также превратят область в экспортера электроэнергии, в чем заинтересованы европейские партнеры России. В настоящий момент ЕС (при активной поддержке Германии) рассматривает возможность включения Калининградской области в единую энергосистему Европы, что также формирует основания для проекта синхронизации энергосистем Калининградской области и Европы и далее — выхода на европейский рынок электроэнергии.

Основные направления взаимодействия Правительства области, Правительства РФ и Европейского союза:

- согласование с профильными европейскими агентствами технических и организационных требований и условий синхронизации электросетей Калининградской области и ЕС;

- согласование с профильными европейскими агентствами технических и организационных требований и условий для выхода калининградских производителей электроэнергии на энергетические рынки Европы и стран Балтии.

Энергетический комплекс Калининградской области, наряду с транспортным, оказывает ключевое влияние на социально-эко-

номическое развитие региона. На сегодняшний момент уровень развития энергетики региона не способствует росту региональной экономики и улучшению социальных условий и сказывается как ограничивающий фактор. Развитие энергетики — одно из приоритетных направлений деятельности не только областного Правительства, но и федеральных органов власти.

Вхождение Калининградской области в единую энергосистему Европы станет еще одним шагом к интеграции региона в общеевропейское пространство.

Список литературы

1. *Российский анклав может стать энергонезависимым*. Георгий Бос, губернатор Калининградской области // Мировая энергетика. 2008. № 6(54). [Электронный ресурс]. URL: http://www.worldenergy.ru/doc_20_49_2609.html
2. *Атомная энергетика России: прорыв в будущее* / Общественный совет Госкорпорации «Росатом». М., 2008.
3. *Стратегия социально-экономического развития Калининградской области на средне- и долгосрочную перспективу* // Стратегии развития Калининградской области / под ред. А. П. Клемешева, В. А. Мау; авт.-сост. А. П. Клемешев [и др.]. — Калининград, 2007.
4. *Презентация Калининградской области министром экономики Калининградской области Ф. Ф. Лапиным*. [Электронный ресурс]. URL: http://www.minregion.ru/OpenFile.ashx/Prezentaciya_Lapin.ppt?AttachID=1046

О. Н. Большев

Эволюция региональной компании
до уровня федеральной сети
(на опыте Группы «Вестер»)

Процесс управления развитием региональной компании до федерального и международного уровней в условиях интеграции и интернационализации хозяйственной деятельности связан с разработкой и реализацией стратегических планов, ориентированных на внедрение организационных инноваций. Это, в конечном счете, обуславливает планирование этапов формирования сетевой предпринимательской структуры как наиболее приемлемой организационной формы в условиях высокой нестабильности и неопределенности внешней среды.

Приведенный выше тезис подтверждается опытом деятельности компании «Вестер». Она была создана в 1990 г. и сначала осваивала региональный рынок. В конце 1990-х гг. компания перешла к созданию крупных торговых форматов. В 1997 г. организован первый супермаркет, в 2006 г. — первый гипермаркет. Группа включает федеральную торговую сеть (ФС) «Вестер», состоящую из 51 торгового объекта (апрель 2009 г.), преимущественно форматов гипермаркета, супермаркета и магазина «у дома»; они действуют на территории Калининградской области, а также в 26 городах других регионов России, Казахстана и Беларуси [1].

В развитии Группы «Вестер» может быть выделено несколько этапов, отражающих системно-логическую последовательность формирования и развития сетевой предпринимательской структуры на базе региональной компании, а также ее эволюцию до уровня федеральной сети.

Первый этап (1990—1999 гг.) связан с активным вхождением на рынок Калининградской области и его освоением. Целевыми сегментами были: торговля электроникой и бытовой техникой, лекарственными средствами и медицинскими изделиями, мебелью, продуктами питания. Постепенное расширение деятельности компании привело к ее специализации на торговле продовольственными и непродовольственными товарами, были созданы первый супермаркет (1997) и мультиформатный магазин самообслуживания (1999).

Второй этап (2000—2006 гг.) отмечен развитием Группы «Вестер» по мере расширения сфер влияния, увеличения занимаемого сегмента на региональном рынке Калининградской области (где насыщенность продовольственного рынка торговыми сетями превышает 60 %) с последующим выходом за его пределы.

Третий этап (2007—2009 гг.) связан с активным ростом компании и расширением торговой сети до федерального уровня в рамках реализуемого стратегического плана по формированию сетевой предпринимательской структуры.

За указанные периоды доказали свою эффективность созданная и применяемая модель хозяйствования, а также система управления, позволившие сохранить бизнес в периоды экономических кризисов 1998 и 2008—2009 гг., при этом нужно учесть, что торговые форматы только начали внедряться, а торговая сеть развиваться на федеральном уровне.

Разработка стратегического плана и нового видения Группы «Вестер» является целенаправленной деятельностью руководства компании, заключающейся в обеспечении ее активного роста в условиях насыщения регионального рынка, что связано с перспективами развития за его пределами (в связи с невысоким уровнем проникновения современных торговых форматов в регионы России и страны СНГ).

В процессе разработки стратегического плана компании были проведены комплексный анализ и оценка внутренней и внешней

среды, которые позволили выявить перспективные направления развития торговой сети, сформулировать главную стратегическую цель, задачи и систему мероприятий по обеспечению развития Группы «Вестер» на период до 2012 г. В качестве основных конкурентных преимуществ Группы «Вестер» были выявлены [2]:

- использование принципа сетизации как важного фактора организации бизнеса и развития межфирменного сотрудничества, особенно за пределами региона базирования;
- высокопрофессиональный управленческий потенциал. Внедрена эффективная система мотивирования персонала на различных уровнях и звеньях управленческой системы;
- разработана и внедрена бизнес-модель, обеспечивающая эффективное развитие торговой сети на федеральном уровне;
- автоматизация, типизация, стандартизация всех бизнес-процессов;
- корпоративная культура и идеология сети «Вестер», обеспечивающие устойчивость функционирования сетевой структуры.

Реализация стратегического плана развития на период до 2012 г., начатая в 2004 г., обусловила формирование к настоящему моменту в рамках Группы «Вестер» сетевой организационной структуры, основанной на внутрифирменном сотрудничестве. Процесс сетизации, происходящий на уровне торговой сети «Вестер» по мере ее расширения и развития, инициирует формирование сетевых внутрифирменных и межфирменных связей в рамках Группы «Вестер». Это обусловлено тем, что профильная деятельность сосредоточена в сфере розничной торговли, направленное развитие которой ведет к организационным изменениям, касающимся компании в целом.

В настоящее время в результате реализации стратегического плана в организационной структуре Группы «Вестер» обнаруживаются следующие сетевые черты [2].

1. Выделяются полуавтономные и автономные подразделения, последующее развитие которых ведет к трансформации в «сетевые узлы».

2. В организационной структуре получили развитие преимущественно вертикальные опосредованные связи через управляю-

щую компанию, что обусловлено активным ростом федеральной торговой сети.

3. Рост компании сопряжен с активным внедрением оперативных, тактических и стратегических управленческих инноваций (управленческий учет в соответствии с МСФО; внедрение системы сквозного складирования (cross-docking) и создание собственного распределительного центра и т. д.).

Таким образом, на современном этапе развития торговая сеть «Вестер» находится на первой фазе формирования сетевой организационной структуры, связанной с развитием вертикальных опосредованных сетевых связей.

Важными организационными изменениями в процессе формирования сетевой структуры стали следующие инновационные разработки [2].

1. Бизнес-модель развития торговой сети «Вестер», основанная на цепочке выгод от использования тиражируемого формата «гипермаркет».

2. Эффективная система построения федеральной торговой сети посредством выделения управляющей компании — дирекции торговой сети.

3. Типовая организационная структура, создание которой предусматривалось в процессе размещения новых торговых объектов на уровне регионов.

4. Стандартизация, формализация и автоматизация бизнес-процессов на уровне существующих и создаваемых торговых объектов.

5. Развитие человеческого ресурса как ключевого фактора успеха формирования торговой сети федерального уровня.

Бизнес-модель «Вестер», апробированная в процессе создания федеральной торговой сети, включает следующие аспекты.

1. Централизация ключевых функций: закупки; финансы и денежные потоки; центральная база данных; центр обучения персонала; проектирование объектов; формализация бизнес-процессов.

2. Логистика: прямые контракты с производителями; гипермаркет: магазин-склад; окружные распределительные центры; бонусы поставщиков за вход в сеть.

3. Минимизация издержек: центральный аппарат; унификация формата; жесткий контроль на основе IT-технологий; собственность на недвижимость; системы мотивации.

4. Маркетинговая эффективность: оборот/ м² — 12 000 дол. США; средний чек — более 25 дол. США; мощное продвижение новых магазинов; частные торговые марки.

Бизнес-модель «Вестер» ориентирована на рост эффективности деятельности в сфере розничной торговли прежде всего за счет тиражирования торговых форматов, что было реализовано при построении системы управления торговой сетью с выделением управляющей компании. Формирование управляющей компании — дирекции федеральной сети — создает условия для поддержания горизонтальных и вертикальных связей между элементами структуры, которые по мере расширения географии и увеличения числа объектов приобретают сетевой характер. Внутрфирменные сетевые связи между элементами сети ведут к развитию сетевой формы на уровне холдинга.

Росту сетевых эффектов способствовало тиражирование организационной структуры на уровне регионов присутствия «Вестера», что, с одной стороны, обеспечивает рост управляемости структуры, с другой — позволяет привнести на региональный рынок уже отработанные управленческие механизмы и упростить процесс взаимодействия всех элементов федеральной сети.

Использование типовой организационной структуры в процессе построения федеральной торговой сети позволило реализовать механизм сетизации: **«сетевое ядро»** — управляющая компания федеральной сети; **«сетевые узлы»** — управляющие компании округов; **«сетевые элементы»** — торговые объекты на уровне регионов округов.

Ведущая роль в проводимых организационных инновациях была отведена человеческому ресурсу, поддержка и развитие которого обеспечиваются в рамках разработанной идеологии корпоративного и организационного поведения, ориентированной на результат, а также действующими программами повышения квалификации и применяемыми групповыми формами труда.

Учитывая уровень покрытия регионов России различными торговыми форматами сетей, было принято стратегическое решение об ориентации на размещение гипермаркетов в городах с численностью населения более 100 тыс. человек. Для планирования проникновения в стратегические целевые сегменты и выбора территории под размещение торговых объектов разработана ме-

тодика отбора городов. Методика основана на кластерном анализе и учитывает систему критериев, включая динамику численности населения, экономическую ситуацию, конкурентную привлекательность, политику местных органов власти, требования по размещению гипермаркета.

Таким образом, развитие компании до уровня сетевой предпринимательской структуры осуществляется эволюционно, по мере изменения условий хозяйствования. Однако качественные сдвиги в характере и формах внутрифирменных и межфирменных связей, цель которых состоит в обеспечении роста эффективности деятельности, являются результатом стратегического управления, наличие и эффективность которого можно считать ключевым фактором эволюции региональной компании до уровня федеральной сети и ее дальнейшего успешного развития.

Список литературы

1. *Официальный сайт Группы «Вестер»*. [Электронный ресурс]. URL: <http://www.vester.ru/>
2. Данные Группы «Вестер».

Л. Пишбыльска

Примеры исследования географии религии Поморского воеводства⁵

1. Вступление

География религии — это отрасль географической науки, исследующая влияние религии на географическую среду. К исследовательской проблематике этой отрасли относятся: сакральные пространства и территории, святы места, сакральный ландшафт и паломничества. В Польше основной массив исследований связан с географией паломничества, в рамках которой изучаются различные проявления религиозного туризма [3; 4; 9].

2. Методы, применяемые в географии религии

«Чаще всего география религии использует методы, применяемые различными отраслями географии и схожих наук, соответствующим образом адаптировав их в зависимости от характера исследования и его целей» [3, s. 18].

⁵ Перевод с польск. И. Жуковского.

И. Солян, Е. Билска-Водецка [9], описывая методы, используемые в географии паломничества (интегральной части географии религии), называют четыре комплекса исследовательских методов:

1) использующие прямые источники информации, т. е. интервью, наблюдение, анкеты, обсуждения, исследование территорий;

2) опирающиеся на рукописные и иконографические материалы, к которым относятся: анализ дневников паломничества, приходских хроник, памятных книг посещения храмов и святынь, хроник совершения чудес и иных документов (посвящения святым, содержание оглашенных выступлений по поводу религиозных праздников и др.), равно как и дополнительно выделенные автором методики анализа путеводителей для паломников, молитвенников и почтовых карточек, карт и объявлений, сувениров и художественной литературы, относящихся к исследуемой тематике;

3) использующие вторичные источники, такие как оценочные данные, полученные в результате интервьюирования хранителя храма или священника, анализ информационных карт, ежегодников, статистических ежегодников, применение техник диффузии и моделирования социальных процессов;

4) картографические методы, служащие для представления собранных данных в виде таблиц, карт и диаграмм, среди которых такие методы картографической презентации, как точечные методы, картограммы, картодиаграммы, различные версии диаграмм и др.

Автор исследовал заявленную тему в различных пространственных масштабах на примере Поморского воеводства Польши с применением различных комбинаций исследовательских методов. Самый малый объект исследования — город. Примером применения методов первой и второй групп является разработка форм сотрудничества администрации религиозных объектов, с территориальными органами местного самоуправления в Гдыне, в отношении которой часть данных получена при помощи интервьюирования ответственных за такое сотрудничество с обеих сторон, в то время как другая часть данных получена при анализе контента приходского интернет-сайта [7].

Второй представленный пример касается группы городов, каковой является Трехградье. Проведен анализ развития приход-

ских организаций в трех соседних приморских городах после 1945 г.; в рамках исследования автор пытался ответить на вопрос о причинах неравномерности развития приходской сети в связи с динамикой изменения численности горожан. Для целей данного исследования применялись методы третьей и четвертой групп, т. е. анализ интервью респондентов, представляющих приход, и таблицы, демонстрирующие взаимозависимость двух переменных.

Следующий пример исследований географии религии Поморского воеводства имеет иной характер, так как затрагивает части территорий городских и сельских гмин, расположенных вдоль маршрутов паломничества в западной части воеводства. Лемборкская дорога им. Святого Якова была описана при помощи методов, представленных в первой и второй группах: интервью с создателями этого маршрута, а также анализ путеводителя по данному маршруту.

Масштабы всего воеводства охвачены в рамках исследования гербов городов и повятов Поморского воеводства. При этом использовались методы, названные в рамках второй и четвертой групп и включающие: анализ картографических материалов, к которым относятся изображения гербов, размещенных в Интернете в работах Б. Можейко, Б. Сливиньского [6]; результаты исследования представлены в форме таблицы.

3. Формы сотрудничества францисканцев и прихожан с органами местного самоуправления

Открытая для посещения с 1973 г. святыня благословенного Максимилиана Марии Колби в Гдыне в 2006 г. получила статус епархиальной святыни. Деятельность прихода и братства францисканцев в Гдыне — прекрасный пример сотрудничества властей гмины и администрации сакрального комплекса на благо всех жителей гмины. В сотрудничестве территориального самоуправления с сакральным комплексом можно выделить две главные формы — культура и благотворительность.

а) Культура.

В 1998 г. при костеле Святого Антония был образован Францисканский центр культуры в Гдыне (FCKG), который постоянно сотрудничает с различными культурными организациями и фондами, поддерживающими развитие науки и образования, культуры и искусства; одна из форм работы этого культурного центра — собственная проектная деятельность. В 2006 г. в стенах часовни, нижнего и верхнего храмов прошло 22 культурных мероприятия. Интересно, что из 13 культурных мероприятий, реализованных совместно с администрацией города Гдыни, все относились к категории музыкальных: разного формата концерты и фестивали. Из 9 мероприятий, организатором которых выступал Францисканский центр культуры в Гдыне, большинство были выступления хоровых коллективов, театральные выступления, танцевальные и пасхальные вечера, а также организация выставки иконы Богоматери в верхнем храме.

Большинство мероприятий, реализованных в 2006 г., проходило в самом большом из помещений костела — в так называемом верхнем храме; некоторые проводились в часовне или в не используемом для культовых целей нижнем храме.

Анализируя мероприятия в сфере культуры, реализованные этим центром в 1998—2006 гг., можно отметить их сезонный характер: отсутствие мероприятий во время каникул при значительном их количестве в сентябре и июне. В теплое время года много культурных событий в городе проходит на свежем воздухе, в основном на пляже — в сквере Тадеуша Костюшко и в парке на Каменной горе.

б) Благотворительность.

Не менее важным, чем культура, полем деятельности сотрудников муниципалитета вместе с францисканцами и прихожанами является благотворительность, осуществляемая приходами. Во время празднования самых значимых в христианстве праздников — Рождества Христова и Воскресения Христова — приход и городские власти уделяют внимание самым бедным и бездомным. Много лет 24 декабря и в предпасхальную неделю в нижнем храме организуются благотворительные обеды для нуждающихся, во время которых им вручают праздничные продуктовые наборы. На рождественских обедах и пасхальных торжествах для самых бедных присутствуют по 500—600 нуждающихся. Оба мероприя-

тия на 100 % финансируются городским бюджетом. К другим формам сотрудничества относится помощь города в освещении храма и ремонт подъездных дорог к сакральному комплексу.

4. Развитие приходов в Трехградье (Гданьск, Гдыня и Сопот)

В 1945—2005 гг. число приходов в Трехградье выросло втрое — с 29 до 94 (см. рис.). Характерно, что половина из них (49) была основана до 1980-х гг., а остальные (45) — в период с 1980 до 2005 г.

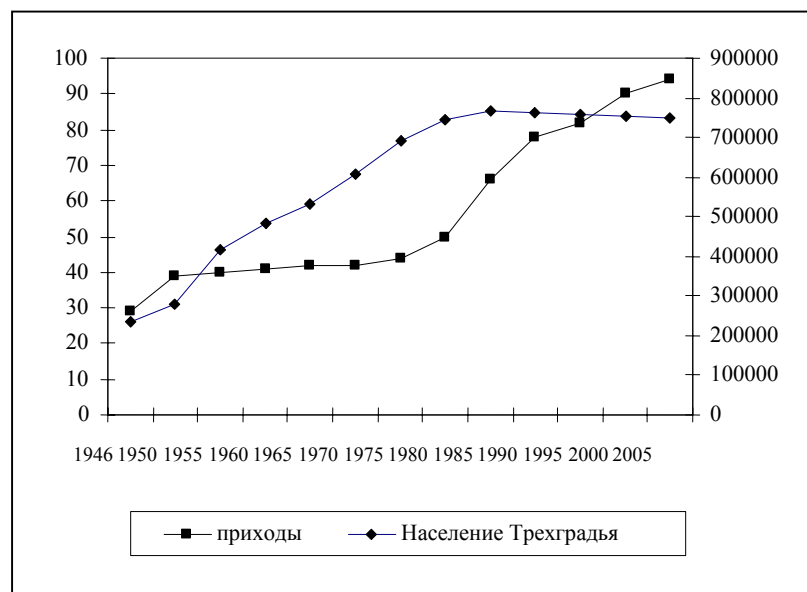


Рис. Приходы католического костела и число жителей в Трехградье в 1946—2005 гг.

Источник: собственная оценка на основе схемы Гданьской епархии 2006 г. [8] и статистических ежегодников разных лет

Можно выделить четыре периода развития приходской сети в Трехградье: 1945—1949 гг., после Второй мировой войны, когда число костелов значительно выросло — с 29 до 39 (10 единиц за 5 лет); 1950—1979 гг., период стагнации, в рамках которого было основано 10 приходов за 30 лет; 1980—1990 гг., когда происходил лавинообразный рост количества новых приходов — в 1980-е гг. с 50 до 78 (28 за 11 лет); период стабильного роста числа приходов: с 78 до 94 в период 1991—2005 гг. (16 за 15 лет).

Интересно, что в 1945—2005 гг. в три раза увеличилось число жителей Трехградья и в три раза выросло количество католических приходов, в то время как площадь городов Гданьск, Гдыня, Сопот увеличилась в четыре раза. Очевидно, что число приходов напрямую зависит от количества жителей данного вероисповедования. В Трехградье после 1945 г. к католической церкви относилось более 90 % жителей. Развитие приходской сети обусловлено различными факторами. Б. Доманьский, К. Гвоздь, Л. Люхтер [2], описывая развитие приходской сети в Верхнесилезском промышленном районе после 1800 г., выделили 10 таких факторов. Необходимо согласиться с названными авторами, утверждающими ведущее значение политического фактора в Польше после Второй мировой войны, результатом чего являются указанные выше четыре временных периода развития приходской сети в Трехградье.

На рисунке можно увидеть два периода изменений числа жителей Трехградья: до 1980 г., когда продолжался постоянный рост населения (в три раза до 744 400), и время невысокого роста численности жителей и даже замедления — с началом 80-х годов прошлого века. На рисунке можно четко проследить и диспропорцию роста количества приходов и численности городского населения. Когда число населения в начале 1980-х гг. начало уменьшаться, количество приходов стало увеличиваться после долгого периода политической стагнации и политики властей по отношению к религиозным организациям в Польше в эпоху социализма.

5. Лемборкская дорога имени Святого Якова как туристический продукт Поморского воеводства

Торжественно открытая 27 июля 2008 г. Лемборкская дорога имени Святого Якова является одним из 10 паломнических маршрутов в Польше для всех желающих отправиться ко гробу святого апостола Якова в Сантьяго-де-Компостелла в Испании. В октябре 2008 г. общая протяженность польских маршрутов Святого Якова составила 1475 км. Возрождением дорог имени Святого Якова занимаются органы местного самоуправления, и это довольно молодая инициатива, очень динамично развивающаяся в течение последних нескольких лет.

Лемборкская дорога имени Святого Якова в Поморском воеводстве получила свое название по месту проживания инициаторов создания этого маршрута — Лемборкская дорога имени Святого Якова. Энтузиасты, члены и сочувствующие Лемборкского объединения имени Святого апостола Якова, благодаря которым эта инициатива и была реализована, должны справиться с многими проблемами, которые их ожидают в ближайшее время. Серьезным шагом вперед стало издание на трех языках цветного путеводителя, получившего название «Лемборкская дорога имени Святого Якова» [5]. Проложенная трасса паломничества (около 90 км), ведущая через основные города и поселки Поморского воеводства, через сельские и лесные территории, проходящая через религиозный комплекс в Сяново, через город Лемборк с его многочисленными памятниками архитектуры, через Лебу в Смолдзин, вдоль южной границы Словинского национального парка, дает возможность любоваться прекрасным пейзажем во время прохождения всего маршрута.

Изданный в 2007 г. путеводитель для паломников объемом 48 страниц представляет информацию на польском, английском и немецком языках. Этот путеводитель — прекрасная реклама нового маршрута паломничества. На его форзаце представлены две карты Лемборкской дороги имени святого Якова: одна выполнена в стиле схемы городов и поселков, через которые проходит маршрут паломничества, вторая показывает маршрут на фоне карты всего региона.

Путеводитель дает представление об истории тех городов, через которые идет Лемборкская дорога имени Святого Якова — в их очередности от расположенного на юге воеводства городка Сянова, затем на северо-запад до приморского городка Леба (на этом участке описано 12 мест), после чего маршрут проходит до Смолдино, находящегося на западе от Лебы, всего описано 15 городов и поселков, особенно подробно Лемборк, Сяново и Лебе.

На последней странице размещен «паспорт паломника», куда можно записать адрес и имя, тип паломничества (пешком, на велосипеде или верхом), а также 6 фотографий фигурки святого Якова на фоне маршрута и место для записи даты посещения каждого пункта.

Вопросы возникают только по поводу отсутствия указания длины всего маршрута, отдельных его этапов и хотя бы минимальной информации о базах для ночлега и возможностях питания, как правило, размещаемой в такого рода изданиях.

Как уже упоминалось выше, стартовым пунктом Лемборкской дороги имени Святого Якова является городок Сяново, расположенный в 10 км от Картуз. Местный приходской костел под покровительством Рождения Пресвятой Девы Марии стал местом паломничества уже в конце XIV в. Объектом особого почитания является фигурка Богоматери с маленьким Иисусом на руках, для размещения которой и был построен костел. Нынешнее его здание построено в 1816 г. На торжества, посвященные Богоматери Сяновской, королевы Кашуб, связанные с торжествами в честь Богоматери Шкаплерной (первое воскресенье после 16 июля), прибывает около 10 паломников, а на торжества Рождения Пресвятой девы Марии (первое воскресенье после 8 сентября) — около 5 тысяч верующих [1]. Хорошо, что удалось включить в маршрут дороги имени Святого Якова в Поморском воеводстве такой известный в регионе сакральный комплекс.

Необходимо сказать, что Лемборкская дорога имени Святого Якова получила поддержку администрации маршалка Поморского воеводства как туристический продукт, а также патронат бискупа Пелпинского и министра культуры.

6. Религиозные элементы в гербах гмин и повятов Поморского воеводства

Поморское воеводство состоит из 16 окружных, 4 городских повятов и 25 городских гмин, 17 сельско-городских гмин и 81 сельской гмины. Представленные в таблице все 34 герба, содержащие религиозные элементы, при соотнесении их с количеством повятов Поморского воеводства свидетельствуют о том, что четверть административных единиц отражают в своих гербах религиозную символику. Религиозные элементы в гербах муниципалитетов — это контур святыни, крест, пастораль, нимб.

**Религиозные символы в гербах гмин и повятов
Поморского воеводства (2008 г.)**

Повят	Число гербов с религиозными символами
<i>Окружные</i>	
Бытомский	1
Хойницкий	1
Члуховский	0
Картусский	4
Костерский	2
Квидзинский	3
Лемборкский	1
Мальборкский	0
Новодворский	1
Гданьский	3
Пуцкий	2
Слупский	1
Старогардский	6
Тчевский	2
Вейхеровский	4
Штумский	2
<i>Городские</i>	
Гданьск	1

Окончание табл.

Повят	Число гербов с религиозными символами
Гдыня	0
Слупск	0
Сопот	0
<i>Всего</i>	34

Источник: собственная оценка на основе [6] и интерактивного гербового альбома (www.pl.info.pl).

В Польше с 1990 г. начался ренессанс городских гербов в связи с вступлением в силу закона, разрешающего городам и гминам иметь свою символику. С начала 1990-х гг. многие гмины, чаще всего путем организации конкурса, разработали собственные символы в виде гербов и флагов.

Пространственная схема размещения гербов в Поморском воеводстве, полностью выполненных в религиозной тематике или содержащих хотя бы один элемент среди светских символов, демонстрирует зависимость этого размещения от плотности населения. В восточной и центральной частях воеводства находятся повяты с самой большой плотностью населения, и там же большинство гербов имеют хотя бы один религиозный элемент. Кроме того, повяты, в гербах которых самое большое количество указанных символов, — Картусский (4), Вейхеровский (4) и Старогардский (6) — это повяты, заселенные этническими меньшинствами кашубов и костеряков, известных своей привязанностью к христианским ценностям.

7. Заключение

Представленные в статье примеры исследований в сфере географии религии Поморского воеводства показывают разнообразие проблематики, которую демонстрирует молодая отрасль географической науки в Польше с начала 1990-х гг. Целью данной

работы было представить тематику этой малоизвестной и редкой отрасли географической науки. Автор также старалась воодушевить исследователей к проведению такого рода научной работы путем представления тематического разнообразия возможных исследований, связанных с развитием туризма, с одной стороны, а с другой — с политикой, а также возможности применения разнообразных методик.

Список литературы

1. *Belgrau J.* Sianowo-sanktuarium Królowej Kaszub. *Peregrinus Cracoviensis*. Z. 12. 2001. S. 209—223.
2. *Domański B., Gwosdz K., Luchter L.* Przestrzenne zróżnicowanie rozwoju sieci parafii w regionie przemysłowym // B. Domański, S. Skiba (red.) *Geografia i sacrum*. T. 2 / Instytut Geografii i Gospodarki Przestrzennej Uniwersytetu Jagiellońskiego. Kraków, 2005. S. 207—218.
3. *Jackowski A.* Święta przestrzeń świata. Podstawy geografii religii, Wydawnictwo Uniwersytetu Jagiellońskiego. Kraków, 2003.
4. *Jackowski A., Mróz F., Hodorowicz I.* (red.). Drogi św. Jakuba w Polsce. Stan badań i organizacja, Instytut Geografii i Gospodarki Przestrzennej UJ, Podhalańska Państwowa Wyższa Szkoła Zawodowa w Nowym Targu, Bractwo św. Jakuba Starszego Apostoła Oddział Małopolski w Więclawicach Starych. Kraków, 2008.
5. *Lęborska Droga św. Jakuba*. Lokalna Organizacja Turystyczna Ziemia Lęborska. Lębork, 2007.
6. *Możejko B., Śliwiński B.* Herby miast, gmin i powiatów województwa pomorskiego, tom 1. Gdańsk: Oficyna Pomorska, 2000.
7. *Przybylska L.* Formy współpracy sanktuarium św. Maksymiliana z samorządem terytorialnym w Gdyni. Z. 18 / Instytut Geografii i Gospodarki Przestrzennej UJ, Kraków: *Peregrinus Cracoviensis*, 2007. S. 167—173.
8. *Schematyzm* Archidiecezji Gdańskiej. Gdańsk Metropolitan Curia. Gdańsk, 2006.
9. *Soljan I., Bilska-Wodecka E.* Metody badawcze stosowane w geografii pielgrzymek // *Turyzm*. 2005. 15/1—2. S. 65—78.

А. В. Митрофанова

Формирование туристско-рекреационного кластера
«Светлогорск-Отрадное»

Согласно «Стратегии социально-экономического развития Калининградской области на средне- и долгосрочную перспективу», принятой в 2007 г., конкурентоспособность региона уже в ближайшее время во многом будет зависеть от того, сможет ли он занять свою (макрорегиональную) нишу специализации и развернуть инфраструктуру, необходимую для приема инвестиций в зоны активности. К числу ключевых отраслей экономики, имеющих шансы для своего развития в условиях российского Северо-Запада и макрорегиона Балтики, следует отнести туристско-рекреационный комплекс (доля ВРП — 2 %).

Одним из полюсов роста туристской деятельности в Калининградской области является туристско-рекреационный кластер «Светлогорск-Отрадное».

В структуре экономики Светлогорска превалирует сфера услуг, туристская хозяйственная деятельность. На курорте нет крупных промышленных комплексов. Наблюдается концентрация предприятий индустрии туризма, а именно средств размещения, лечебно-профилактических учреждений, предприятий питания и развлекательных комплексов. Среди промышленных предприятий доминируют сопряженные отрасли, обеспечивающие потребности функционирования предприятий сферы туризма и отдыха.

Экономическая эффективность туристско-рекреационного кластера «Светлогорск-Отрадное» очевидна. В 1999 г. собственные доходы СГО составили 17,9 млн рублей, в 2000-м — 27,6 млн рублей, в 2001-м — 46,7 млн рублей, в 2002-м — 59,7 млн рублей, в 2003-м — 78,8 млн руб. [4] (рис. 1).

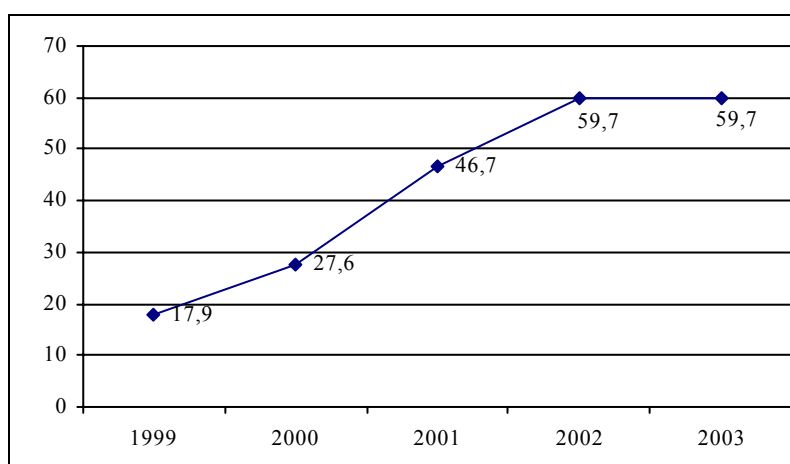


Рис. 1. Экономическая эффективность туристско-рекреационного кластера «Светлогорск-Отрадное» (млн рублей)

В течение 4 лет собственные доходы СГО возросли на 340 %. Такой рост собственных доходов не наблюдается ни по одному муниципальному образованию [4].

Формирование туристско-рекреационного кластера определяет приоритеты инвестиционной деятельности и отраслевую структуру частных инвестиций на территории округа. Основными направлениями инвестиционной активности хозяйствующих субъектов в округе являются строительство, торговля, общественное питание и курортно-туристический комплекс. В эти отрасли направляется до 80 % всех инвестиций в муниципальную экономику [6], в том числе частных (рис. 2).

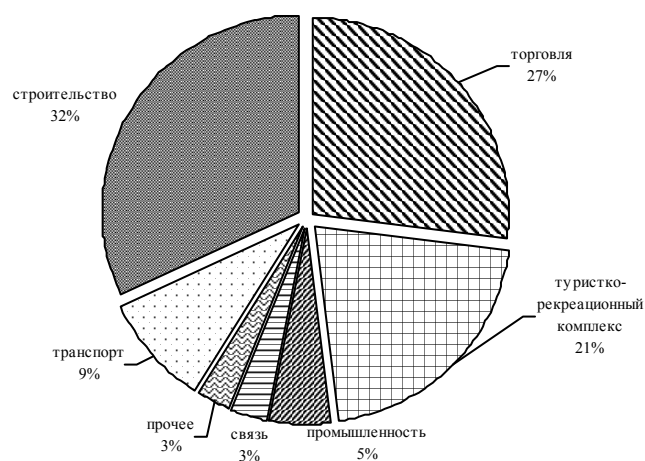


Рис. 2. Структура частных инвестиций на территории СГО

По состоянию на 1 апреля 2009 г. в Светлогорском городском округе Федеральной службой Госстатистики зарегистрировано 974 хозяйствующих субъекта [2]. В 2002 г. этот показатель был 676 предприятий [1]. Основной формой хозяйствования является частная собственность (табл. 1).

Таблица 1

**Распределение субъектов хозяйственной деятельности
в Светлогорском городском округе по формам собственности
по состоянию на 1 апреля 2009 г.**

Форма собственности	Количество предприятий
Государственная	23
Муниципальная	108
Собственность общественных организаций	60
Частная	714
Смешанная российская	20
Иностранная	27
Смешанная с российским и иностранным участием	22

Источник: [2, с. 6—7.].

Концентрация предприятий с выраженной специализацией туристской направленности, рост предприятий с частной формой организации хозяйствования свидетельствует о благоприятной экономической среде, высокой деловой активности, что дает возможность выделить данный туристский кластер и классифицировать его как существующий стабилизирующий кластер.

Среди предприятий индустрии большую долю составляет сектор размещения и предоставления лечебно-оздоровительных услуг (табл. 2).

Таблица 2

Санаторно-курортные организации кластера

Вид организации	Количество	
	предприятий	номеров / мест
Санатории	6	586 (1840)
Детские санатории	3	65 (330)
Санатории-профилактории	2	227 (440)
Санаторно-оздоровительный лагерь круглогодичного действия	1	48 (150)
<i>Всего</i>	12	926 (2760)

Источник: [3].

Среди лечебно-оздоровительных учреждений наиболее крупными являются санатории «Янтарный берег» на 530 мест, санаторий «Отрадное» на 320 мест и Центральный военный санаторий. Развитие рыночных отношений способствовало активному выходу здравниц на рынок платных услуг (стоматология, массаж, косметология). В настоящий момент курортные учреждения обладают достаточной хозяйственной самостоятельностью, активно используют рыночные механизмы в своей деятельности.

Сфера приема и размещения — важный системообразующий элемент кластера. Проведенное исследование данного сектора, итогом которого стала сводная таблица (табл. 3), показало, что на территории туристско-рекреационного кластера «Светлогорск-Отрадное» располагается большое количество предприятий данной специализации, насчитывается 36 средств размещения (без учета детских лагерей, работающих в летнее время года).

Таблица 3

Средства размещения, расположенные на территории кластера

Вид организации	Количество	
	предприятий	номеров (мест)
Пансионаты	7	367 (723)
Базы отдыха	10	193 (637)
Детские лагеря	10	1200 (2650)
Гостевые дома	6	103 (208)
Отели	12	338 (726)
<i>Всего</i>	46	2201 (4944)

Метод исследования — сбор и обработка первичной и вторичной информации, информации из различных источников: туристические справочники, интернет-страницы отелей, интервью с администраторами отелей.

На территории кластера «Светлогорск-Отрадное» размещены предприятия индустрии гостеприимства различных категорий, предлагающие различные дополнительные услуги с различной ценовой политикой.

Ускоренное строительство мини-гостиниц и частных гостевых домов на данной территории приводит к формированию конкурентного рынка гостиничных услуг и свидетельствует о живой экономической среде. Интересным и новым для гостиничного хозяйства «Светлогорск-Отрадное» является проект арт-отеля «Люмьер» с элементами авторского дизайна, открытие которого запланировано на 1 августа 2009 г. Появление крупных гостиничных комплексов, гостиницы категории «пять звезд» показывает интерес инвесторов к данной территории. Важно отметить, что предприятия индустрии гостеприимства стараются соответствовать международным стандартам качества. В Светлогорске появляются гостиницы, имеющие специальный вход и номера для людей с ограниченными возможностями.

Рынок туристских посредников представляют пять агентств: «ВВС-НЛО», «Вояж-СВ», «Экси-тур», «Пари-тур» и «Балтиктур» [5]. Эти туристические агентства предлагают следующие виды услуг: экскурсионное обслуживание по области, туры в Ев-

ропу, бронирование авиабилетов и гостиниц, размещение в частном секторе, отдых с лечением, трансфер, индивидуальное обслуживание, прокат транспортных средств, страхование, оформление виз. Основные объекты экскурсионного показа — достопримечательности, музеи и памятники Калининграда, пос. Янтарного, национального природного парка «Куршская коса» и г. Балтийска.

Большую конкуренцию названным предприятиям составляют туристические фирмы Калининграда, более мощные в финансовом отношении, оснащенные комфортабельным автотранспортом и современной офисной техникой [1].

Новые преимущества кластер получил с открытием *Информационно-туристического центра*. Появление этой организации — важный этап развития данной территории.

Общественное питание в Светлогорске развито лучше, чем в других городах Приморской зоны. На территории туристско-рекреационного кластера находится 29 предприятий питания (при подсчете учитывались предприятия круглогодичного действия) с общим количеством посадочных мест 1646, средняя стоимость счета в которых варьируется от 100 до 900 рублей — в зависимости от престижности, местоположения предприятия питания. Предприятия предлагают европейскую, средиземноморскую, русскую, авторскую, восточную, корейскую кухни, морепродукты и фаст-фуд. В высокий сезон общее число предприятий питания увеличивается за счет открытия летних кафе, палаток, предлагающих продукцию фаст-фуда.

К индустрии отдыха и развлечений в Светлогорске можно отнести такие заведения, как гостинично-развлекательный комплекс «Олимп», «Гранд Палас» (имеющие залы для боулинга, теннисный корт, бассейны, бары и др.), диско-клубы «Казанова», «Легенда», «Корвет». В зале Центрального военного санатория организуются музыкальные фестивали и встречи с артистами эстрады. Популярностью у жителей, гостей города и калининградцев пользуется органная зал г. Светлогорска и Дом-музей Германа Брахерта в пос. Отрадное, выполняющие функцию культурных центров в инфраструктуре курорта. Деятельность данных организаций обеспечивает устойчивое развитие социо-культурной подсистемы территории «Светлогорск-Отрадное», способст-

вует обмену информацией, опытом, инновациями в сфере культуры и искусства, что соответствует параметрам кластерной концепции развития туризма в более широком ее понимании.

Одним из важных проектов развития инфраструктуры культуры и развлечений, реализуемых в настоящее время, является театр эстрады вместимостью 3 тыс. зрителей. Строительство театра уже идет на месте бывшего певческого поля. Отличительной чертой комплекса будет зал с раздвижными стенами. Это даст возможность при необходимости убирать стены и видеть море. Объем инвестиций составит порядка 1 млрд рублей. Необходимость создания такого театра назрела уже давно: в городе сегодня самый большой зал вмещает только 600 человек; кроме того, данный проект позволит проводить в Светлогорске различные музыкальные, театральные фестивали, станет местом притяжения международных культурных событий.

Инфраструктура активного туризма отдыха на территории кластера развита недостаточно. В Светлогорске функционирует пейнтбольный клуб, есть места проката велосипедов, лодок и катамаранов.

Среди предприятий, работающих в сфере *сопряженных отраслей* туризма, в Светлогорском городском округе по состоянию на 1 апреля 2009 г. доминирующее положение занимают предприятия оптовой и розничной торговли; ремонта автотранспортных средств, мотоциклов, бытовых изделий и предметов личного пользования (211 предприятий), большое количество субъектов хозяйственной деятельности относится к строительству (147 предприятий), достаточно развиты обрабатывающее производство (80 предприятий), а также транспорт и связь (50 предприятий) [2].

Большинство *торговых точек* расположено в павильонах палаточного типа или в зданиях, требующих ремонта, но не в стационарных, специально предназначенных сооружениях [1]. Ощущается недостаток торговых организаций европейского уровня.

Решение данной проблемы — строительство двух торгово-рекреационных комплексов. Первый, общей площадью 1490 м², будет располагаться на центральной площади Светлогорска. На первом этаже здания комплекса запланированы ресторан, кафе, мини-кафе, на втором этаже — торговые залы и административные помещения.

Место расположения строительства второго торгово-рекреационного комплекса — пересечение улицы Ленина с Калининградским проспектом, где ранее располагалось разворотное кольцо для общественного транспорта. В

проекте предусматривается строительство гостиницы, ресторана, торговых площадей, а также устройство инженерной и транспортной инфраструктуры: подъездов к зданию, автостоянок, автобусных остановок, площадок отдыха.

Кроме запланированного современного автовокзала на территории кластера уже располагается новое двухэтажное здание железнодорожного вокзала на станции Светлогорск-2, построенного на месте бывшего кассового павильона. Вокзал попытались вписать в архитектурную композицию Светлогорска. Второй этаж, где разместились зал свободной торговли со стационарными павильонами и кафе, медпункт и комната отдыха для локомотивных бригад, украшен балконом и небольшой башенкой. Введены в эксплуатацию две крытые платформы вокзала, турникетная зона, кассовый зал, в котором размещены три пригородные кассы и одна касса по продаже билетов на поезда дальнего следования. Для пассажиров оборудован большой зал ожидания. В дальнейшем планируется сделать подсветку по всему периметру здания.

Основными видами транспорта на территории кластера являются автомобильный и железнодорожный.

Развита сеть автомобильных дорог с твердым покрытием, однако большинство дорог не соответствует принятому в России стандарту по ширине. В августе 2008 г. началось строительство автомагистрали «Приморское кольцо», которая свяжет Светлогорск с Калининградом, Пионерским, Зеленоградском, Балтийском, Светлым и аэропортом Храброво.

С 2005 г. выполняются работы по реконструкции земляного полотна на перегоне Светлогорск-1 — Светлогорск-2 Калининградской железной дороги.

Большое значение придается комплексному *благоустройству территории* кластера.

Пляжи в Светлогорске, как и во всей Калининградской области, не поделены между отелями, не огорожены и бесплатны. Длина пляжной полосы свыше 2 км, ширина до 50 м. По составу пляжи неоднородны — участки мелкого песка чередуются с

галькой. К морю ведут семь оборудованных серпантинных спусков, работают лифты и канатная дорога.

В 2008 г. был достигнут показатель роста в 300 % по количеству вновь открытых парков и скверов. Стабильный рост этого показателя в 30 % ежегодно прогнозируется до 2011 г.

Прослеживается и рост (3 %) по показателям обеспеченности населения зелеными насаждениями и освещенности улиц и проездов по отношению к их общей протяженности.

Формирование туристско-рекреационного кластера на территории «Светлогорск-Отрадное» является стабилизатором развития экономической, социальной, экологической подсистем данной территории и региона в целом.

Создание развитой инфраструктуры позволит решить основные социальные проблемы, актуальные на данной территории в настоящее время. В том числе повысить уровень жизни населения, обеспечить его жильем, произвести капитальный ремонт старого жилого фонда, создать новые рабочие места, реализовать молодежные программы и программы социальной защиты населения.

Каждый год количество отдыхающих на курорте увеличивается на 10—15 %, однако необходимо учитывать острую конкуренцию со стороны приграничных территорий. При условии сохранения заданных темпов роста развития инфраструктуры региональный туристский кластер Калининградской области, в состав которого входит туристско-рекреационный кластер «Светлогорск-Отрадное», может стать конкурентоспособным по отношению к другим туристско-рекреационным центрам на Балтике, позиционироваться в качестве макрорегионального туристского кластера на российском Северо-Западе.

Список литературы

1. *Пустовгаров В. И., Федоров Г. М.* Приморская зона: Экономико-демографические аспекты пространственного планирования: монография. Калининград, 2002.

2. *Основные* показатели развития экономики и социальной сферы городов и районов Калининградской области. Январь-март 2009 года: статистический бюллетень. Калининград, 2009.

3. *Агентство* регионального экономического развития. [Электронный ресурс]. URL: <http://www.kaliningrad-rda.org/>

4. *Туризм* в Балтийском регионе. [Электронный ресурс]. URL: <http://www.balt-tourism.ru/kalinindrad>

5. *Город* Канта: Туризм. [Электронный ресурс]. URL: <http://tourism.gorodkanta.ru/>

6. *Администрация* Светлогорского городского округа. [Электронный ресурс]. URL: <http://www.svetlogorsk-admin.ru/power/administration/>

Об авторах

Анисевич Рената, ассистент кафедры регионального развития Гданьского университета.

Болычев Олег Николаевич, соискатель, РГУ им. И. Канта.

Гинзбург Евгений Соломонович, аспирант кафедры социально-экономической географии и геополитики РГУ им. И. Канта.

Гуменюк Иван Сергеевич, аспирант кафедры социально-экономической географии и геополитики РГУ им. И. Канта.

E-mail: IvaGum85@mail.ru

Давидов Денис Михайлович, соискатель, РГУ им. И. Канта.

Колесникова Анастасия Евгеньевна, аспирантка кафедры социально-экономической географии и геополитики РГУ им. И. Канта.

Митрофанова Анна Владимировна, аспирантка кафедры социально-экономической географии и геополитики РГУ им. И. Канта.

Осмоловская Лидия Геннадьевна, аспирантка кафедры социально-экономической географии и геополитики РГУ им. И. Канта.

Понкратов Антон Юрьевич, аспирант кафедры социально-экономической географии и геополитики РГУ им. И. Канта.

Пишбыльска Люцина, доцент кафедры регионального развития Гданьского университета.

Питыка Вадим Вадимович, аспирант кафедры социально-экономической географии и геополитики РГУ им. И. Канта.

Федоров Дмитрий Геннадьевич, соискатель, РГУ им. И. Канта.



Программа «Межрегиональные исследования в общественных науках» была инициирована Министерством образования Российской Федерации, «ИНО-Центром (Информация. Наука. Образование)» и Институтом имени Кеннана Центра Вудро Вильсона при поддержке Корпорации Карнеги в Нью-Йорке (США), Фонда Джона Д. и Кэтрин Т. МакАртуров (США) в 2000 г.

Целями Программы является расширение сферы научных исследований в области общественных и гуманитарных наук, повышение качества фундаментальных и прикладных исследований, развитие уже существующих научных школ и содействие становлению новых научных коллективов в области общественных и гуманитарных наук, обеспечение более тесного взаимодействия российских ученых с их коллегами за рубежом и в странах СНГ.

Центральными элементами Программы являются девять Межрегиональных институтов общественных наук (МИОНов), действующих на базе Воронежского, Дальневосточного, Иркутского, Новгородского, Российского им. И. Канта, Ростовского, Саратовского, Томского и Уральского государственных университетов. «ИНО-Центр (Информация. Наука. Образование)» осуществляет координацию и комплексную поддержку деятельности Межрегиональных институтов общественных наук.

Кроме того, Программа ежегодно проводит общероссийские конкурсы на соискание индивидуальных и коллективных грантов в области общественных и гуманитарных наук. Гранты предоставляются российским ученым на научные исследования и поддержку академической мобильности.

Наряду с индивидуальными грантами большое значение придается созданию в рамках Программы дополнительных возможностей для профессионального развития грантополучателей: проводятся российские и международные конференции, семинары, круглые столы; организуются международные научно-исследовательские проекты и стажировки; большое внимание уделяется изданию и распространению результатов научно-исследовательских работ грантополучателей; создаются условия для их участия в проектах других доноров и партнерских организаций.

Адрес: 107078, Москва, почтамт, а/я 231.

Электронная почта: info@ino-center.ru

Адрес в Интернете: www.ino-center.ru, www.iriss.ru

Министерство образования и науки Российской Федерации является федеральным органом исполнительной власти, проводящим государственную политику в сфере образования, научной, научно-технической и инновационной деятельности, развития федеральных центров науки и высоких технологий, государственных научных центров и наукоградов, интеллектуальной собственности, а также в сфере молодежной политики, воспитания, опеки, попечительства, социальной поддержки и социальной защиты обучающихся и воспитанников образовательных учреждений.

Министерство образования и науки Российской Федерации осуществляет координацию и контроль деятельности находящихся в его ведении Федеральной службы по интеллектуальной собственности, патентам и товарным знакам, Федеральной службы по надзору в сфере образования и науки, Федерального агентства по науке и инновациям и Федерального агентства по образованию.

Министерство образования и науки Российской Федерации осуществляет свою деятельность во взаимодействии с другими федеральными органами исполнительной власти, органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации, органами местного самоуправления, общественными объединениями и иными организациями.

АНО «ИНО-Центр (Информация. Наука. Образование)» — российская благотворительная организация, созданная с целью содействия развитию общественных и гуманитарных наук в России; развития творческой активности и научного потенциала российского общества.

Основными видами деятельности являются: поддержка и организация научных исследований в области политологии, социологии, отечественной истории, экономики, права; разработка и организация научно-образовательных программ, нацеленных на возрождение лучших традиций российской науки и образования, основанных на прогрессивных общечеловеческих ценностях; содействие внедрению современных технологий в исследовательскую работу и высшее образование в сфере гуманитарных и общественных наук; содействие институциональному развитию научных и образовательных институтов в России; поддержка развития межрегионального и международного научного сотрудничества.

Институт имени Кеннана был основан по инициативе Джорджа Ф. Кеннана, Джеймса Биллингтона и Фредерика Старра как подразделение Международного научного центра имени Вудро Вильсона, являющегося официальным памятником 28-му президенту США. Кеннан, Биллингтон и Старр относятся к числу ведущих американских исследователей российской жизни и научной мысли. Созданному институту они

решили присвоить имя Джорджа Кеннана-старшего, известного американского журналиста и путешественника XIX века, который своими исследованиями и книгами о России сыграл важную роль в улучшении понимания американцами этой страны. Следуя традициям, Институт способствует углублению и обогащению американского представления о России и других странах бывшего СССР. Как и другие программы Центра Вудро Вильсона, Институт ценит свою независимость от политики и стремится распространять знания, не отдавая предпочтения какой-либо политической позиции и взглядам.

Корпорация Карнеги в Нью-Йорке (США) основана Эндрю Карнеги в 1911 г. в целях поддержки «развития и распространения знаний и понимания». Деятельность Корпорации Карнеги как благотворительного фонда строится в соответствии со взглядами Эндрю Карнеги на филантропию, которая, по его словам, должна «творить реальное и прочное добро в этом мире».

Приоритетными направлениями деятельности Корпорации Карнеги являются образование, обеспечение международной безопасности и разоружения, международное развитие, укрепление демократии.

Программы и направления, составляющие сейчас содержание работы Корпорации, формировались постепенно, адаптируясь к меняющимся обстоятельствам. Принятые на сегодня программы согласуются как с исторической миссией, так и с наследием Корпорации Карнеги, обеспечивая преемственность в ее работе.

В XXI столетии Корпорация Карнеги ставит перед собой сложную задачу продолжения содействия развитию мирового сообщества.

Фонд Джона Д. и Кэтрин Т. МакАртуров (США) — частная благотворительная организация, основанная в 1978 г. Штаб-квартира Фонда находится в г. Чикаго (США). С осени 1992 г. Фонд имеет представительство в Москве и осуществляет программу финансовой поддержки проектов в России и других независимых государствах, возникших на территории бывшего СССР.

Фонд оказывает содействие группам и частным лицам, стремящимся добиться устойчивых улучшений в условиях жизни людей. Фонд стремится способствовать развитию гармоничных личностей и эффективных сообществ; поддержанию мира между государствами и народами и внутри них самих; осуществлению ответственного выбора в области репродукции человека, а также сохранению глобальной экосистемы, способной к поддержанию здоровых человеческих обществ. Фонд реализует эти задачи путем поддержки исследований, разработок в сфере формирования политики, деятельности по распространению их результатов, просвещения и профессиональной подготовки к практической деятельности.

Научное издание

Регион сотрудничества
Выпуск 2(54)

АКТУАЛЬНЫЕ ПРОБЛЕМЫ СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКОГО
И ПОЛИТИЧЕСКОГО РАЗВИТИЯ БАЛТИЙСКОГО РЕГИОНА
ВЗГЛЯД МОЛОДЫХ УЧЕНЫХ

Редактор Л. Г. Ванцева. Корректор Е. В. Владимирова
Оригинал-макет подготовлен Л. В. Семеновой

Подписано в печать 10.07.2009 г.

Бумага для множительных аппаратов. Формат 60×90 ¹/₁₆.
Гарнитура «Таймс». Ризограф. Усл. печ. л. 6,9. Уч.-изд. л. 4,1.
Тираж 500 экз. Заказ 177.

Издательство Российского государственного университета имени Иммануила Канта
236041, г. Калининград, ул. А. Невского, 14