



Особый режим как фактор экономического развития Калининградской области в меняющихся внешних условиях

Леонид Борисович ВАРДОМСКИЙ

Институт экономики РАН, Москва, Россия, wardom@yandex.ru

Аннотация. Геополитическое и транспортное положение Калининградской области при ограниченном региональном рынке определяет необходимость государственной поддержки социально-экономического развития в виде установления для нее особого (преференциального) налогового и таможенного режима. На протяжении 30 лет происходила его адаптация к меняющимся внешним условиям, связанным с расширением ЕС и НАТО, заключением соглашения о Восточном партнерстве, вступлением России в ВТО, реализацией проекта Новый шелковый путь, созданием ЕАЭС, усилением экономического и политического давления Запада на Россию. В 1990-е и первой половине 2000-х годов преобладали идеи развития Калининградской области как «пилотного региона российско-европейской экономической интеграции». Но затем с учетом охлаждения отношений с западными соседями и роста потенциала ШОС и БРИКС произошел переход к многовекторной модели развития внешнеторговых связей. В их структуре на ведущие роли выходят такие страны как КНР, Республика Корея, Бразилия. Обострение геополитических противоречий с Западом вызвало потребность в активизации интеграции в рамках Союзного государства России и Беларуси. В этом процессе значимую роль может и должна сыграть Калининградская область, которая имеет потенциал для выполнения функции «пилотного региона» евразийской интеграции и Большого евразийского партнерства. Эффективность преференциального механизма для области во многом выражается в восходящем развитии компаний, способных использовать его возможности. Такие компании как «Содружество» и «Автотор» в прошедшие годы обеспечивали более высокие темпы роста региональной экономики по сравнению со среднероссийскими. Эти компании играют все более весомую роль во внешних и внутрисоссийских связях региона и обеспечивают развитие региона в меняющихся условиях.

Ключевые слова: Калининградская область, эксклав, страны ЕС, геополитика, особая зона, внешняя торговля, компании, Беларусь, Союзное государство, Шелковый путь, транзит.

Для цитирования: Вардомский Л.Б. Особый режим как фактор экономического развития Калининградской области в меняющихся внешних условиях // Тихоокеанская география. 2022. № 1. С. 35–44. https://doi.org/10.35735/26870509_2022_9_3.

Special regime as a factor in the economic development of the Kaliningrad region in changing external conditions

LEONID B. VARDOMSKIY

Institute of Economics of RAS, Moscow, Russia, wardom@yandex.ru

Abstract. The geopolitical and transport position of the Kaliningrad region with a limited regional market determines the need for state support for its socio-economic development in the form of establishing a special (preferential) tax and customs regime for it. For 30 years, the region has been adapting to changing external conditions related to the expansion of the EU and NATO, the conclusion of the Eastern Partnership Agreement, Russia's accession to the WTO, the implementation of the new 'silk road' project, creation of the EAEU, and enhancement of the economic and political pressure of the West to Russia. In the 1990s and the first half of the 2000s, the ideas of the development of the Kaliningrad region as the "pilot region of Russian-European economic integration" were dominated. Then, taking into account the cooling of relations with the Western neighbors and the growth of the potential of the SCO and BRICS, there was a transition to a multi-vector model for the development of foreign trade relations. In their structure, the countries such as the PRC, the Republic of Korea, and Brazil take the leading roles. Aggravation of geopolitical contradictions with the West caused the need to enhance integration within the framework of the Union State of Russia and Belarus. In this process, the Kaliningrad region, which has the potential to serve as a "pilot region" of Eurasian integration and a greater Eurasian partnership, can and should play a significant role. The effectiveness of the preferential mechanism for the region is largely expressed in the upward development of companies that are capable to use its capabilities. Companies such as "Sodruzhestvo" and "Avtotor" in recent years have provided higher growth rates for the regional economy compared to the Russian average. These companies play an increasingly significant role in the region's external and domestic ties and ensure the development of the region in a changing environment.

Keywords: Kaliningrad region, exclave, EU countries, geopolitics, special zone, foreign trade, companies, Belarus, Union State, Silk Road, transit.

For citation: Vardomskiy L.B. Special regime as a factor in the economic development of the Kaliningrad region in changing external conditions. *Pacific Geography*. 2022; (1): 35–44. (In Russ.). https://doi.org/10.35735/26870509_2022_9_3.

Введение

Для России, страны с громадным и сильно дифференцированным по условиям социально-экономического развития пространством, большое значение имеет использование особых режимов, выравнивающих эти условия. Этот вопрос возник еще в конце существования СССР, когда на советскую почву пытались перенести хорошо зарекомендовавшие себя в КНР специальные экономические зоны. Преференциальные модели развития в том или ином формате пытались и пытаются применить в России. Но результативность особых режимов, как показал опыт, сильно зависит, с одной стороны, от способности частных компаний его эффективно использовать в конкретных геоэкономических и геополитических условиях, а с другой – от своевременности и адекватности создаваемых государством на федеральном и региональном уровнях специальных институтов развития в виде законодательно закрепленных преференциальных норм ведения бизнеса. В статье рассматривается опыт применения преференциальных режимов в Калининградской об-

ласти (КО) для нивелирования действия эксклавного положения и быстро меняющихся геополитических условий, который может быть полезен и для регионов российского Дальнего Востока.

Материалы и методы

После распада СССР кардинально изменились условия развития КО, которой посвящено множество монографий и докладов, выпущенных в России и за рубежом. Среди широкого круга авторов, исследовавших модель экономического развития КО, следует упомянуть Е.Ю. Винокурова, Ю.М. Зверева, А.П. Ершова, А.П. Клемешева, С.Д. Козлова, О.В. Кузнецову, Ю.С. Маточкина, Ж. Сапира, Н.В. Смородинскую, Г.М. Федорова. Настоящая статья опирается на научные разработки этих ученых, а также публикуемые федеральными и региональными ведомствами официальные материалы. Главная идея настоящей статьи заключается в том, что географическое положение является важным ресурсом развития региона, оно достаточно динамично с точки зрения его внешних составляющих, но для его активного и эффективного использования важны совместные усилия региональных и федеральных органов власти, бизнеса и сообществ.

Калининградская область расположена внутри северной части пространства между Балтийским и Черным морями, именуемого в литературе Балто-черноморским междуморьем (БЧММ), занимаемого странами восточной периферии ЕС и западной части СНГ. Это пространство образует своего рода перешеек между Западной Европой и Россией [1, 2]. В этом контексте вполне очевидна необходимость широкого включения области в международные экономические связи.

Сегодня КО – один из наиболее открытых регионов РФ. Отношение внешнеторгового оборота к ВРП у региона по данным на 2019 г. почти в 3 раза больше, чем у РФ, соответственно 118.4 % и 45.5 %. Но при этом областная экономика с ее ограниченным внутренним рынком несет существенные транспортные издержки при осуществлении связей с другими регионами России из-за неизбежности больших транзитных затрат при сухопутном варианте сообщения и многократных перегрузок и увеличения продолжительности сообщения – при морском варианте. В этой связи через порты области не проходят значимые внешнеторговые потоки других российских регионов [3]. Таким образом, условия эксклава с выходом к морю создают и предпосылки, и ограничения для развития области. К сожалению, для большинства внешних и российских инвесторов более существенны ограничения в виде оторванности области от российского рынка, сохраняющихся важных оборонных функций и большой чувствительности к меняющимся геополитическим условиям. В силу этого в статье при оценке динамики внешних связей и стимулирующих их преференциальных режимов использованы элементы регионального геополитического анализа.

Постановка задачи

До начала 2000-х гг. преобладали идеи развития БЧММ как зоны контакта Европы и России. Бывшие страны СЭВ активно поддерживали рыночную трансформацию и продвижение европейских ценностей в Россию и другие постсоветские государства. На фоне успешной европейской интеграции выдвигалась идея формирования Большой Европы от Лиссабона до Владивостока. В этом контексте КО рассматривалась как «пилотный регион российско-европейской экономической интеграции», как зона контакта России со странами Восточной Европы – новыми членами ЕС [4, 5]. В 1990-е гг. активно налаживались торговые связи с балтийскими соседями области. Этому способствовало введение преференциального таможенного режима в рамках учрежденной в 1991 г. «свободной эко-

номической зоны «Янтарь», которая с 1996 г. стала действовать на основе федерального закона под названием «особой экономической зоны» (ОЭЗ). Упор в рамках ОЭЗ на режим свободной таможенной зоны (СТЗ) в ограниченной степени стимулировал экспортное производство из-за его низкой конкурентоспособности, но активно содействовал росту импорту, замещающему связи с остальной Россией. В период с 1992 по 2005 г. экспорт КО (товары и услуги) увеличился в 22 раза, а импорт в 77 раз [6]. Импорт оказывал двойное влияние на региональную экономику: с одной стороны, он способствовал развитию сборочных и перерабатывающих производств импортозамещающего характера, но работающих на импортных компонентах, материалах и сырье, а с другой – разрушительно влиял на те сегменты региональной экономики, которые опирались на местные ресурсы и ресурсы, поставляемые из других регионов России. В связи с вступлением в ЕС соседних Литвы и Польши режим СТЗ многократно корректировался с целью преодоления противоречий с внутренним законодательством и меняющимися внешними условиями и, в частности, ухудшением условия коммуникации области с основной Россией [5].

Для повышения инвестиционной привлекательности области стал использоваться инструмент федеральных целевых программ развития области с бюджетным финансированием инфраструктурных, социальных и производственных объектов. Новый федеральный закон о Калининградской ОЭЗ от 2006 г. при сохранении режима таможенной зоны для ряда производств ввел в деятельность зоны институт резидентства и налоговые льготы для российских и зарубежных инвесторов, готовых участвовать в проектах стоимостью более 150 млн руб. [7].

Вступление соседей КО в НАТО стало фактором, вызвавшим нарастающее разобщение России и ее западных соседей. Обострение отношений началось с запуском проекта Восточного партнерства, но резко активизировалось в результате государственного переворота в Украине и последующих за ним военно-политических событий. Главный смысл приверженности стран БЧММ к «кордонной политике» связан с их стремлением через НАТО укрепить свою безопасность в условиях политического и экономического усиления РФ, одновременно увеличив ренту от соседского с ней положения (доходы от транзита и гранты из фондов ЕС). При этом все они рассчитывают посредством усиления давления ослабить Россию, принудить ее к лояльности западному миру со всеми последующими политическими и экономическими для себя дивидендами.

Попутно страны БЧММ при поддержке США нацелены на решение национальных стратегических задач: Польша стремится потеснить Германию в управлении европейским интеграционным процессом, а также возродить в приемлемых формах «Речь Посполитую», Румыния пытается решить свою историческую задачу – присоединить к себе Молдову, Литва опасается возможных планов России создать прямой коридор в Калининградскую область и одновременно хотела бы усилить свое влияние в союзной РФ Беларуси, а элиты Латвии и Эстонии видят для себя риски от политической активности русскоязычной диаспоры, Украина же стремится вернуть утраченные территории и утвердиться как «АнтиРоссия». Отражением «кордонной» политики стали экономические и политические санкции, «информационная война», выдвигание сил НАТО на границы России и военное освоение блоком пространства Украины.

В ответ РФ проводит меры оборонного характера, ввела встречные торговые санкции, усиливает азиатский вектор своей внешней торговли, осуществляет политику импортозамещения, стремится укрепить евразийскую интеграцию, создает альтернативную инфраструктуру, позволяющую снизить возросшие в 2010-е гг. геополитические и экономические риски [8]. В особой мере последнее касается транзита углеводородов через Украину и страны Балтии, от сокращения которого пострадал экспорт и бюджетные доходы КО, равно как и Республики Беларусь (РБ), не дающей сомкнуться балтийскому и черноморскому флангам геополитического «кордона»¹.

¹ Геополитические последствия отрыва Беларуси от России для КО подробно описаны в статье С. Суханкина, опубликованной в 2021 г. в трудах Джеймстаунского фонда [9].

Ответ России обусловлен не только стремлением побудить страны-соседи к изменению «кордонной» политики через лишение их части доходов, но и задачами обеспечения своей безопасности в осуществлении внешнеэкономических связей и создания инфраструктуры, соответствующей современным экономическим и экологическим требованиям. В этой политике России центральное место занимает КО, в настоящее время сочетающая определенным образом миссии «непотопляемого авианосца России» и региона, активно включенного в глобальные и региональные экономические связи. В этом контексте важную роль играет особый экономический режим и его постоянная адаптация к меняющимся условиям.

Результаты и их обсуждение

В 1990-е гг. внешнеторговый оборот области быстро увеличивался в результате либерализации российской экономики и действия зональных таможенных льгот. В 1997 г. внешняя торговля области достигла своего пика: объем экспорта составил около 400 млн, а объем импорта – более 1 млрд долл. При этом значительная часть этого оборота приходилась на импорт в основную Россию. В 1997 г. в первой десятке стран по объемам внешней торговли, прошедшей через областную таможню, было 8 европейских стран (табл. 1). При этом три четверти внешнеторгового оборота приходилось на страны-члены и кандидаты в члены ЕС и всего около 3–4 % на страны СЭВ [6].

Таблица 1. Ведущие внешнеторговые партнеры Калининградской области в 1997 и 2020 гг.

Table 1. Leading foreign trade partners of the Kaliningrad region in 1997 and 2020

1997 г.		2020 г.	
Страны	%	Страны	%
Германия	21.7	Республика Корея	15.1
Польша	20.2	КНР	11.1
Литва	14.8	Германия	8.0
Великобритания	3.6	Бразилия	7.2
Нидерланды	3.5	Словакия	6.0
Бельгия	3.0	Беларусь	5.8
США	2.8	США	5.1
Республика Корея	2.8	Чехия	4.1
Италия	2.3	Польша	3.9
Беларусь	2.1	Парагвай	3.7
Всего первая «десяетка»	76.8	Всего первая «десяетка»	70.0

Источники: [6, 10].

В 2000–2005 гг., до принятия федерального закона о ОЭЗ, экспорт области вырос с 519 до 2005 млн долл., а импорт с 884 до 4194 млн долл. Доля стран ЕС в 2004 г. в экспорте равнялась 76.6 %, в импорте – 65.7 % [5, с. 103–109].

В 2007–2020 гг. экспорт области был неустойчив с тенденцией к росту в части несырьевых товаров. В 2007 г. он составил 598, в 2014 г. – 3549 млн долл., а в 2020 г. – 1716 млн долл. Импорт имел примерно такую же динамику: в 2007 г. он равнялся 7.9 млрд долл., в 2014 г. достиг 15.7 млрд долл., в 2019 г. вернулся на уровень 2007 г., но в «ковидном» 2020 г. сократился до 6.8 млрд долл. [6, 10, 11]. Эти перепады во внешней торговле были связаны с неустойчивой мировой конъюнктурой, геополитической ситуацией, транзитной политикой Беларуси и Литвы, проводимой РФ политикой импортозамещения и изменениями правил предоставления преференций в рамках ОЭЗ, а также расширением пропускной способности портов Финского залива, на которые переключалась часть грузопотока. Определенное влияние на динамику внешней торговли КО оказало вступление РФ в ВТО,

последующая либерализация торговли и одновременно противодействие данной международной организации государственному субсидированию экспорта.

Образование единого таможенного пространства в рамках ЕАЭС также потребовало отладки таможенных процедур в КО, обеспечивающих свободу торговли стран-участниц. В этой связи следует упомянуть, что с 1 апреля 2016 г. при вывозе с территории КО на территорию стран ЕАЭС продуктов переработки, в процессе производства которых были использованы иностранные товары, помещенные ранее под таможенную процедуру СТЗ, осуществляется уплата таможенных пошлин, что вызвало увеличение затрат калининградских предприятий. В это же время был запущен механизм компенсации части затрат на железнодорожные грузоперевозки из Калининградской области в Россию и в обратном направлении. Но эту льготу получили в основном крупные калининградские компании [7].

Последней из льгот стал введенный с 1 января 2018 г. в рамках действующей ОЭЗ более благоприятный налоговый режим, предусматривающий дифференцированные требования к объемам обязательных инвестиций для разных отраслей экономики. На начало 2021 г. в единый реестр резидентов ОЭЗ включены 260 российских компаний штатной численностью персонала около 40 тыс. чел., а также 42 международные компании и один международный фонд в специальном административном районе на о. Октябрьский в Калининграде. Срок действия ОЭЗ продлен до 2045 г. [12].

К 2019 г. заметно сократилась доля ЕС во внешнеторговых связях области: до 46.8 % в экспорте и 35.9 % в импорте, это примерно столько же, сколько у РФ в целом [11].

Рост экспорта и изменения его географии произошли за счет «продовольственных товаров и сельскохозяйственного сырья». Доля этой товарной группы в вывозе области выросла с 18.4 % в 2007 г. до 78.6 % в 2020 г. В ней в 2020 г. на соевое масло приходилось 23.1 %, рапсовое масло – 14.9 %, шрот – 15.5 %, пшеницу и кукурузу – 10.1 %. Все остальные товарные группы свои доли в вывозе существенно сократили: «машины, оборудование и транспортные средства» с 23 % в 2007 г. до 6 % в 2020 г., «минеральные продукты» с 17.9 до 4.2 %, «древесина и целлюлозно-бумажные изделия» с 15.9 до 2.8 % и т.п. В экспорте региона первую пятерку в 2020 г. составили Китай, Норвегия, Литва, Беларусь и Алжир – потребители соевого и рапсового масла, шрота, зерновых культур [11].

В импорте ведущее место занимают две товарные статьи: «машины, оборудование и транспортные средства» (48.6 %), и «продовольственные товары и сельскохозяйственное сырье» (29.7 %). В 2007 г. на упомянутые ведущие товарные группы приходилось соответственно 59.1 % и 16.3 %. Доли других значимых статей импорта: «продукции химической промышленности» и «металлов и изделий из них» были сравнительно стабильны, изменяясь в пределах соответственно 6–7 % и 5–6 %. Первую пятерку стран в импорте в 2020 г. составляли Республика Корея, Германия и Словакия – поставщики комплектующих для сборки автомобилей, Бразилия – поставщик сои и КНР – поставщик разнообразных товаров [11].

Таким образом, динамика внешней торговли КО сегодня определяется динамичным развитием пищевой промышленности, которое опирается на накопленные в регионе компетенции, приморское положение, региональные агроклиматические и морские биоресурсы, федеральные преференции. Ощутимый рыбок в развитии отрасли произошел в 2000-е гг. в результате строительства трех маслоэкстракционных заводов, работающих на импортной сое и рапсе. Новое ускорение отрасли было вызвано закрытием российского рынка для продовольствия, поступающего из стран, которые ввели в 2014 г. экономические санкции против России. Развитие регионального сельского хозяйства и пищевой промышленности повысило продовольственную безопасность и нарастило экспортную базу КО. Импорт и собственное производство сельскохозяйственного сырья и его глубокая переработка стали основой вывоза широкой гаммы продукции за рубеж и на российский рынок. Ведущую роль в увязке местных ресурсов, импорта и экспорта сыграла группа компаний «Содружество» (международный агропромышленный холдинг с активами в России, Беларуси, Бразилии, Парагвае, Турции и Украине), которая является крупнейшим инвестором Калининградской ОЭЗ и главным плательщиком в областной бюджет [7, 12, 13].

Другой крупный участник внешнеторговой деятельности – АО «Автотор», возникшее в 1996 г. Эта бюджетообразующая компания, осуществляющая сборку иностранных марок автомобилей, изначально опиралась на местные кадры машиностроителей, пустующие производственные площади и свободу ввоза комплектующих и необходимого оборудования. Продукция компании почти полностью шла на российский рынок. При этом ввоз комплектующих и вывоз готовой продукции ориентируются преимущественно на морской транспорт. Это иная модель интеграции области во внешнеэкономические связи, в которой центральное место занимает российская компания, включенная в производственно-сбытовые цепочки автоконцернов Республики Корея и Германии. Устойчивость ее деятельности сильно зависит от состояния российского авторынка и политики федеральных властей, стремящихся повысить уровень локализации автокомпонентов в РФ [14], и геополитических факторов. В этом отношении перспективы АО «Автотор» более неопределенны, чем ГК «Содружество», опирающейся в своем развитии на спрос как внутреннего, так и внешних рынков, а также способность организовывать глобальные цепочки стоимости.

Важным фактором развития ГК «Содружество» в последние годы становится рынок стран СНГ, и прежде всего Беларуси, на которую приходится 70–75 % торговли КО с СНГ. Договорной основой двусторонних связей является Соглашение между Правительствами РФ и РБ «о долгосрочном сотрудничестве Калининградской области с областями, министерствами, органами государственного управления Республики Беларусь» от 14 октября 1999 г. [15]. Но оно реально заработало только после запуска ГК «Содружество» завода по переработке масличных культур в г. Сморгонь. Производственная кооперация этого предприятия и предприятий Группы, расположенных в КО, обеспечила в 2017–2020 гг. рост внешней торговли КО с Беларусью (табл. 2).

Таблица 2. Динамика взаимной торговли Калининградской области и Республики Беларусь

Table 2. Dynamics of mutual trade of the Kaliningrad region and the Republic of Belarus

Годы	Экспорт		Импорт		Оборот	
	млн долл.	% от общего объема	млн долл.	% от общего объема	млн долл.	% от общего объема
2007	61	1.2	89	1.1	149	1.1
2011	74	5.8	53	0.5	127	1.2
2015	93	3.4	117	1.5	210	2.0
2017	20	1.6	82	1.1	102	1.2
2018	145	7.3	254	3.1	399	3.9
2019	105	7.0	290	3.6	395	4.2
2020	146	8.5	343	5.0	489	5.8

Источники: [6, 10, 11].

Развитию взаимных торговых связей КО и Беларуси до этого препятствовали различия в моделях экономического развития, транзитные проблемы, а также бизнес-активность Литвы и Польши на этих соседних для них направлениях. Сегодня эти страны враждебно настроены и к Беларуси, и к России, и эта ситуация вряд ли изменится в обозримом будущем.

Разумеется, Литва и Польша хотели бы минимизировать экономические издержки по обслуживанию деятельности «кордона». В конечном итоге соседство с РФ и Беларусью приносит немалый доход от взаимной торговли и обслуживания транзитных перевозок. Тем не менее в феврале 2022 г. Литва прекратила в рамках европейских санкций транзит белорусских удобрений через порт Клайпеду, лишившись существенных доходов. В ответ РБ запретила транзит по своим железным дорогам литовских нефтепродуктов, химических и минеральных удобрений. Но сохраняется автомобильный транзит, растет транзит контейнеров через морские и «сухопутные» порты. Для Литвы и Польши весьма важен большой геоэкономический интерес КНР к трансматериковым путям, связующим ее с ев-

ропейским рынком. Сокращающаяся контактность БЧММ в части транзита углеводородов заменяется наращиванием КНР трансатлантического транзита через это пространство.

Реализация мегапроекта «Экономический пояс шелкового пути» предлагает новый формат регионального сотрудничества – транспортное партнерство по совместному оказанию транспортных услуг на направлении Восток – Запад. Китайский интерес к европейскому рынку действует в направлении ослабления политики «кордона». В этом отношении весьма важна деятельность компании «ОТЛК ЕРА» – совместной компания Беларуси, Казахстана и России, которая осуществляет перевозку большей части контейнеров на направлении Китай – Европа – Китай [16]. В 2020 г. по данным компании было перевезено 547 тыс. контейнеров ДФЭ², в т.ч. из КНР в Европу 348 тыс., во встречном направлении – 199 тыс. контейнеров. При этом в последние годы наиболее динамично китайско-европейский контейнерный транзит растет через КО.

Приведенные примеры свидетельствуют о важности для наращивания взаимного сотрудничества КО и РБ как адекватного государственного регулирования, так и активности крупных компаний, вовлеченных в глобальные связи. Согласованные и своевременные меры, реагирующие на ход мировой экономической и геополитической конъюнктуры, могут нейтрализовать усилия внешних игроков по ослаблению Беларуси и России. В этих условиях актуализировался запрос на углубление интеграции в рамках Союзного государства (СГ), что было отражено в Совместном заявлении руководства РФ и РБ о текущем развитии и дальнейших шагах по углублению интеграционных процессов в рамках Союзного государства от 10 сентября 2021 г. и принятии Основных направлений реализации положений Договора о создании Союзного государства на 2021–2023 гг. и 28 Союзных программ.

Реализация этих документов потребует сближения институтов госуправления экономикой РФ и РБ и создания новых институтов интеграции в рамках СГ, а в дальнейшем и ЕАЭС. Институты, в свою очередь, расширят возможности активизации частной предпринимательской инициативы в традиционных и, что наиболее важно, в новых видах деятельности, таких как «зеленая» и цифровая экономика, экономика, позволяющая создать наиболее благоприятные условия для жизни и здоровья людей. В рамках углубления интеграционных процессов произойдет заметный поворот экономик КО и РБ друг к другу, и их взаимодействие со временем станет значимым фактором евразийской и европейской интеграции, а также Большого евразийского партнерства.

Заключение

Калининградская область в период 2000–2020 гг. показала довольно высокие темпы роста экономики. Валовый региональный продукт в расчете на душу населения по данным Росстата в 1998 г. равнялся 57 %, а в 2019 г. – 80 % от среднероссийского уровня. При этом население области устойчиво увеличивалось в значительной мере за счет миграционного притока населения из других регионов России, стран Балтии и СНГ. В динамичном развитии региона большую роль играет преференциальный режим. Но следует отметить и активность местного руководства, бизнеса и общественности. В результате в быстро меняющихся геополитических условиях удалось создать экономику с многовекторной ориентацией внешних для области связей, опирающейся на широкое использование как импортируемых, так и местных факторов производства. Опыт Калининградской области свидетельствует о важности поиска баланса между институтами развития и имеющимися в регионах ресурсами, или, иными словами, создания адекватной региональным ресурсам модели государственного, частного и общественного партнерства. Это особенно актуально в условиях резкого расширения экономических санкций Запада против России в качестве меры «возмездия» за ее попытку обеспечить свою безопасность и безопасность ДНР и ЛНР

² Двадцатифутовый эквивалент (ДФЭ, англ. TEU).

Литература

1. Ильин М., Барсукова А. Концептуальная карта Европы Стейна Роккана // *Международные процессы*. 2019. № 4. С. 6–21.
2. Цимбурский В.Л. Геополитика для евразийской Атлантиды // *Pro et Contra. Проблемы глобализации*. 1999. № 4. С. 141–175.
3. Волошенко К.Ю., Новикова А.А. Экономико-географический подход к оценке торговых потоков приграничного региона // *Региональные исследования*. 2020. № 4. С. 4–17.
4. Жданов В., Кузнецова О., Мау В., Плюхин В., Приходько С. Проблема экономического развития Калининградской области как эксклава региона России. Москва. 2002. [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://www.iep.ru/files/text/cepra/kaliningrad.pdf> (дата обращения: 12.11.21).
5. Винокуров Е.Ю. Экономическая специализация Калининградской области / ред. А.П. Клемешев. Калининград: Изд-во РГУ им. И. Канта, 2007. 331 с.
6. Зверев Ю.М. Внешняя торговля Калининградской области: основные тенденции // *Вестник БФУ им. Э. Канта*. 2009. № 3. С. 70–75.
7. Экономическая безопасность регионов Западного побережья России / ред. Г.М. Федоров. Калининград: Изд-во БФУ им. Э. Канта. 2021. С. 190–207.
8. Вардомский Л.Б. Между геополитикой и экономикой: вопросы международного транзита в СССР и России // *Геоэкономика энергетики*. 2021. № 1 (13). С. 24–42.
9. Sukhankin S. The Belarus Factor in Kaliningrad's Security Lifeline to Russia. 29.01.2021 / Jamestown foundation. [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://jamestown.org/program/the-belarus-factor-in-kaliningrads-security-lifeline-to-russia/> (дата обращения: 17.11.21).
10. Таможенная статистика внешней торговли. Бюллетень. Январь–декабрь 2020 г. ФТС РФ. Калининградская областная таможня. Калининград. 2021. [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://koblt.customs.gov.ru/statistic> (дата обращения: 17.11.21).
11. Таможенная статистика внешней торговли. Бюллетень. Январь–декабрь 2014 г. ФТС РФ. Калининградская областная таможня. Калининград. 2015. [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://koblt.customs.gov.ru/statistic> (дата обращения: 11.11.21).
12. Администрация особой экономической зоны в Калининградской области. [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://oez.gov39.ru/> (дата обращения: 17.10.21).
13. ГК «Содружество» с 2020 г. экспортирует продукцию в ЕС с отчетом о карбоновом следе/ Интерфакс. Северо-Запад. 21.04.2021. [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://www.interfax-russia.ru/northwest/news/gk-sodruzhestvo-s-2020g-eksportiruet-produktsiyu-v-es-s-otchetom-o-karbonovom-slede> (дата обращения: 19.11.21).
14. Это ожидаемо приведет к закрытию всех производств «Автодора». Основатель завода Владимир Щербаков о вирусе, локализации и промполитике // *Коммерсантъ*. № 49. 19.03.2020. [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://www.kommersant.ru/doc/4292682> (дата обращения: 19.10.21).
15. О сотрудничестве Калининградской области с Республикой Беларусь. МИД РФ. 03.04.2018. [Электронный ресурс]. Режим доступа: https://www.mid.ru/ru/vnesneekonomiceskie-svazi-sub-ektov-rossijskoj-federacii/-/asset_publisher/ykggrK2nCl8c/content/id/3152683 (дата обращения: 19.10.21).
16. Вардомский Л.Б. Евразийский транзит как отражение развития нового Шелкового пути // *Торговая политика России и стран Восточной Азии: поиск путей для взаимовыгодного сотрудничества* / отв. ред. И.А. Коргун, С.Ф. Сутырин. М.: Изд-во: ИЭ РАН, 2020. С. 106–121.

References

1. Ilyin, M.; Barsukova, A. Stein Rokkan's conceptual map of Europe. *International processes*. 2019, 4, 6–21. (In Russian)
2. Tsimburskiy, V.L. Geopolitics for the Eurasian Atlantis. *Pro et Contra. Globalization problems*. 1999, 4, 141–175. (In Russian)
3. Voloshenko, K.Yu.; Novikova, A. A. An economic-geographical approach to assessing trade flows in the border region. *Regional studies*. 2020, 4, 4–17. (In Russian)
4. Zhdanov, V.; Kuznetsova, O.; Mau, V.; Plyukhin, V.; Prikhodko S. The problem of economic development of the Kaliningrad region as an exclave region of Russia. Moscow. 2002. Available online: <https://www.iep.ru/files/text/cepra/kaliningrad.pdf> (accessed on 12 November 2021). (In Russian)
5. Vinokurov, E.Yu. Economic specialization of the Kaliningrad region. Ed. A.P. Klemeshev. Publishing house of the Russian State University. I. Kanta: Kaliningrad, Russia, 2007, 331 p. (In Russian)
6. Zverev, Yu. M. Foreign trade of the Kaliningrad region: main trends. *Bulletin of the IKBFU. E. Kant*. 2009, 3, 70–75. (In Russian)
7. Economic security of the regions of the Western borderlands of Russia. Ed. G.M. Fedorov. Publishing house of the IKBFU E. Kant: Kaliningrad, Russia, 2021, 190–207. (In Russian)
8. Vardomsky, L.B. Between geopolitics and economics: issues of international transit in the USSR and Russia. *Geoeconomics of energy*. 2021, 1(13), 24–42. (In Russian)

9. Sukhankin, S. The Belarus Factor in Kaliningrad's Security Lifeline to Russia. 29.01.2021 / Jamestown foundation. Available online: <https://jamestown.org/program/the-belarus-factor-in-kaliningrads-security-lifeline-to-russia/> (accessed on 17 November 2021).

10. Customs statistics of foreign trade. Bulletin. January-December 2020. Federal Customs Service of the Russian Federation. Kaliningrad regional customs. Kaliningrad. 2021. Available online: <https://koblt.customs.gov.ru/statistic> (accessed on 17 November 2021). (In Russian)

11. Customs statistics of foreign trade. Bulletin. January-December 2014. Federal Customs Service of the Russian Federation. Kaliningrad regional customs. Kaliningrad. 2015. Available online: <https://koblt.customs.gov.ru/statistic> (accessed on 11 November 2021). (In Russian)

12. Administration of the special economic zone in the Kaliningrad region. Available online: <https://oez.gov39.ru/> (accessed on 17 October 2021). (In Russian)

13. Sodruzhestvo Group of Companies has been exporting products to the EU since 2020 with a report on its carbon footprint / Interfax. Northwest. 04/21/2021. Available online: <https://www.interfax-russia.ru/northwest/news/gk-sodruzhestvo-s-2020g-eksportiruet-produkciyu-v-es-s-otchetom-o-karbonovom-slede> (accessed on 19 November 2021). (In Russian)

14. This will, as expected, lead to the closure of all Avtotor production facilities. The founder of the plant Vladimir Shcherbakov on the virus, localization and industrial policy. Kommersant. № 49. 03/19/2020. page 7. Available online: <https://www.kommersant.ru/doc/4292682> (accessed on 19 October 2021). (In Russian)

15. About cooperation of the Kaliningrad region with the Republic of Belarus. Ministry of Foreign Affairs of the Russian Federation. 04/03/2018. Available online: https://www.mid.ru/ru/vnesneekonomiceskie-svazi-sub-ektov-rossijskoj-federacii/-/asset_publisher/ykggrK2nCl8c/content/id/3152683 (accessed on 19 October 2021). (In Russian)

16. Vardomsky, L.B. Eurasian transit as a reflection of the development of the new Silk Road. In *Trade policy of Russia and the countries of East Asia: search for ways for mutually beneficial cooperation*. Resp. ed. I.A. Korgun, S.F. Sutyryn. Publishing House of Institute of Economy RAS: Moscow, Russia, 2020, 106–12. (In Russian)

Статья поступила в редакцию 21.10.2021; одобрена после рецензирования 31.01.2022; принята к публикации 03.02.2022.

The article was submitted 21.10.2021; approved after reviewing 31.01.2022; accepted for publication 03.02.2022.