

Московский государственный университет имени М.В. Ломоносова
Географический факультет
кафедра социально-экономической географии зарубежных стран

Отчёт по итогам зимней экспедиции НСО кафедры СЭГЗС:
**«Эксклавное положение Калининградской области:
возможности и ограничения социально-
экономического развития»**

Содержание

Введение	3
Методология	4
Часть 1. Особенности экономического развития Калининградской области	5
1.1. Уровень экономического развития и его динамика	5
1.2. Характеристика промышленного производства в области	6
1.2.1. Структура промышленного производства	7
1.2.2. Сборочные производства на примере анализа деятельности предприятия «Автотор»	10
1.3. Торговые связи области с остальной территорией России и зарубежными странами	12
1.3.1. Основные торговые потоки	12
1.3.2. Роль транзитного положения. Калининградский морской торговый порт	13
1.3.3. Рынок потребительских товаров: автомобили	14
1.3.4. Рынок продовольственных товаров	15
Часть 2. Особенности социального развития Калининградской области	17
2.1. Формирование состава населения	17
2.2. Мобильность населения	19
2.2.1. Изучение поездок населения (на основе опросов)	19
2.2.2. Транспортное сообщение с остальной территорией России и европейскими странами	21
2.2.3. Развитие туризма в области	22
2.3. Самоидентификация населения города Калининграда	23
2.3.1. Территориальная и ментальная структура городского пространства Калининграда	23
2.3.2. «Немецкость» и симбиоз культур	25
2.3.3. Региональная идентичность и отношение к сепаратизму	27
Заключение	28
Список литературы	29

Введение

Уникальность географического положения Калининградской области очевидна всякому, кто хоть раз видел карту России, а краткое знакомство с историей области только усиливает ощущение ее непохожести на другие субъекты федерации. Выбирая столь нестандартный регион в качестве объекта исследования, мы, с одной стороны, намеривались детально изучить, каким образом уникальность области проявляется в социально-экономической сфере, а с другой стороны — проанализировать достоверность некоторых стереотипов, связанных с уникальностью региона.

Бесспорные особенности положения области — эксклавное (формально являясь полу-эксклавом за счет выхода к морю, область обычно именуется просто эксклавом Российской Федерации) положение, близость европейских государств, удаленность и оторванность от основной территории России — приводят к возникновению дополнительных возможностей и ограничений в социально-экономическом развитии области, не свойственных другим субъектам Российской Федерации. Вместе с тем, утверждения об уникальности населения, проживающего на территории области — его большей «европейскости» (или даже «немецкости») по сравнению с жителями остальной России и его специфической идентичности — не выглядят столь бесспорными.

В рамках зимней экспедиции НСО кафедры СЭГЗС предполагалось провести комплексное исследование социально-экономической сферы Калининградской области с применением полевых методов исследования. К задачам экспедиции относилось выявление возможностей и ограничений для развития Калининградской области, а также особенностей менталитета местных жителей.

В рамках подготовительного этапа к экспедиции были выработаны индикаторы, позволяющие судить о внешнеэкономических связях области, и предложены методики их вычисления, разработана анкета для опроса жителей Калининграда, позволяющая выявить отношение жителей к различным аспектам жизни в области, а также составлен план встреч с экспертами и посещения предприятий Калининграда.

На полевом этапе экспедиции, проходившем с 29 января по 6 февраля 2010 года на территории города Калининграда, а также в городах Калининградской области: Балтийска, Светлогорска, Зеленоградска и Светлого, было проведено: анкетирование жителей, исследование состава автопарка города Калининграда, изучение рынка продуктовых товаров в разных районах города Калининграда, анализ дифференциации пространства города Калининграда. Также были проведены научные экскурсии на предприятия группы компаний «Автотор», ОАО «Калининградский морской торговый порт», ООО «Лукойл-Калининградморнефть» и беседы с сотрудниками этих и других учреждений и научно-исследовательских институтов. Помимо этого, были проведены встречи с экспертами, в том числе, с сотрудниками Российского государственного университета имени Иммануила Канта, Балтийского института экономики и финансов, правительства Калининградской области, торгово-промышленной палаты, социологического центра, общества местных краеведов.

Результаты экспедиции представлены в данном отчете.

Методология

В ходе экспедиции использовались различные, в первую очередь полевые, методы исследований. Описание методов и специфики их применения в данной экспедиции приведено ниже.

1. Исследование цен и регионов производства продуктов питания

Для анализа происхождения продовольственных товаров был составлен список пищевых продуктов повседневного спроса из 11 наименований (молоко, колбаса, сыр, пиво, шоколад, яблоки, шпроты, яйца, картофель, курица, яблочный сок). Предполагалось определить регионы-поставщики товаров из указанного выше списка в нижней ценовой категории. Поэтому в список не был включен хлеб, так как импорт дешевых хлебобулочных изделий невозможен из-за скоротечности срока их потребления. При посещении продуктовых магазинов выбиралось три самых дешевых товара каждого типа (при наличии таковых) и для них определялся регион (страна) производства. Исследование проводилось с 29 января по 6 февраля 2010 года в продуктовых магазинах в различных районах Калининграда. Для каждой группы товаров было изучено в среднем около двадцати наименований.

Исследование регионов-поставщиков продовольственных товаров в городе Калининград было нацелено на получение качественной картины. Для отображения точных количественных данных произведенная выборка явно недостаточна, однако, комбинируя результаты этого исследования с данными официальной статистики, а также с данными, полученными в ходе интервьюирования жителей, можно сформировать целостную картину ситуации на рынке продовольственных товаров.

2. Анализ структуры автопарка и машинопоток в Калининграде

Для оценки структуры автопарка и структуры машинопоток велся подсчет автомобилей на наиболее оживленных улицах центральной части города. Измерения производились два раза — утром и вечером (во время часов-пик), бригадами (всего 8 бригад по 2 человека в каждой) в разных частях города в течение 10 минут в одно и то же время. Всего в ходе обследования машинопоток было зарегистрировано почти 3000 транспортных средств (легковых автомобилей, грузовиков, автобусов, микроавтобусов). Учитывались два основных параметра: марка автомобиля и его номер (а именно, государственная принадлежность). Последнее было необходимо для установления доли европейских автомобилей в общегородском машинопотке.

3. Изучение дифференциации городского пространства (ДГП)

Для анализа внутренней территориальной структуры (микрогеографии) города использовалась методика дифференциации городского пространства (ДГП), нацеленная на выделение в городе однородных социально-экономических частей (мезорайонов). Она была разработана в 2008 г. в ходе экспедиции НСО кафедры СЭГЗС, использовалась и дорабатывалась на практиках 2008 и 2009 г. и во время экспедиции НСО в 2009 г. Методика включает в себя, во-первых, алгоритм полевого исследования города, а во-вторых — способы систематизации и объединения собранной информации. На полевом этапе ДГП собирается множество кусочков городской «мозаики», из которых затем формируется общая картина. После того, как эта картина собрана воедино, ее можно осмыслить как целое: результатом такого аналитического осмысления является выделение в городе интегральных районов.

4. Опросы населения.

Было опрошено 512 человек, проживающих в Калининграде (минимальная репрезентативная выборка для города с соответствующим населением — 500 человек). Каждому респонденту было задано по 28 вопросов географического содержания, касающихся некоторых их биографических данных (в частности, места рождения),

отношения к эксклавности Калининградской области, частоте поездок в другие города области и зарубежные страны: Польшу, Литву и Германию. Кроме того, респондентов просили указать две главные улицы и площади, три самых красивых здания Калининграда. В результате опроса были получены данные, позднее использованные при написании отчета.

5. Беседы со специалистами.

Немаловажным методом нашего исследования были также беседы с экспертами. Мы посетили и встречались со специалистами Калининградской торгово-промышленной палаты, Российского государственного университета имени И. Канта, Балтийского института экономики и финансов, областной администрации. На этих встречах была получена актуальная и уникальная информация, которую нельзя почерпнуть в литературе, бумажных и электронных СМИ, интернете.

6. Посещения предприятий.

Во время экспедиции мы побывали на ряде предприятий Калининграда и Калининградской области: заводе «Автотор», нефтеналивном терминале компании «Лукойл», в Калининградском морском торговом порте, где в ходе бесед с экспертами и осмотра предприятий были получена информация об их деятельности. Данный материал был использован для анализа экономики Калининградской области и оценки ограничений и возможностей развития региона.

Часть 1. Особенности экономического развития Калининградской области

1.1. Уровень экономического развития и его динамика

Калининградская область очень интересна с точки зрения региональных исследований. Ее экономика зависит сегодня от множества факторов внешнеэкономического и геополитического характера, рационального управления территорией. Эксклавность области вместе с режимом Особой экономической зоны привели к формированию совершенно особой структуры хозяйства. Оценке степени этого влияния и будет посвящена первая часть нашего отчета.

В течение нескольких последних лет для Калининградской области был характерен устойчивый рост многих социально-экономических показателей: валового регионального продукта, индекса производства, уровня среднедушевых доходов.

Валовой региональный продукт (ВРП) Калининградской области в 2007 году составил 145,9 млрд руб. Этот показатель невелик — менее 0,5% от ВВП РФ, учитывая, что население Калининградской области составляет около 0,65% от населения России.

Таблица 1. Динамика ВРП Калининградской области и ВВП России на душу населения

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
ВРП Калининградской области на душу населения (тыс.р.)	25,7	35,6	43,5	53,9	70	87	109,9	155,6
ВВП России на душу населения (тыс. р.)	49,8	61,3	74,5	91,6	118,5	151,1	188,6	232,3

Об уровне жизни в Калининградской области может косвенно свидетельствовать показатель ВРП на душу населения. Из таблицы видно, что уровень этого показателя в регионе значительно ниже среднероссийского. Однако здесь его прирост существеннее, чем в среднем по всей России: с 2000 по 2007 гг. ВРП области на душу населения вырос более, чем в 6 раз, а аналогичный показатель по России — в 4,6 раза. При этом наибольший прирост наблюдался в 2006 – 2007гг. Это свидетельствует о высоких темпах социально-экономического развития Калининградской области.

Таблица 2. Динамика среднедушевых доходов Калининградской области и России

	2004	2005	2006	2007	2008
Среднедушевой доход в Калининградской области (тыс.р. в год)	4692	6282	8840	11399	12922
Среднедушевой доход в России (тыс.р. в год)	6337	7848	10199	12551	15136

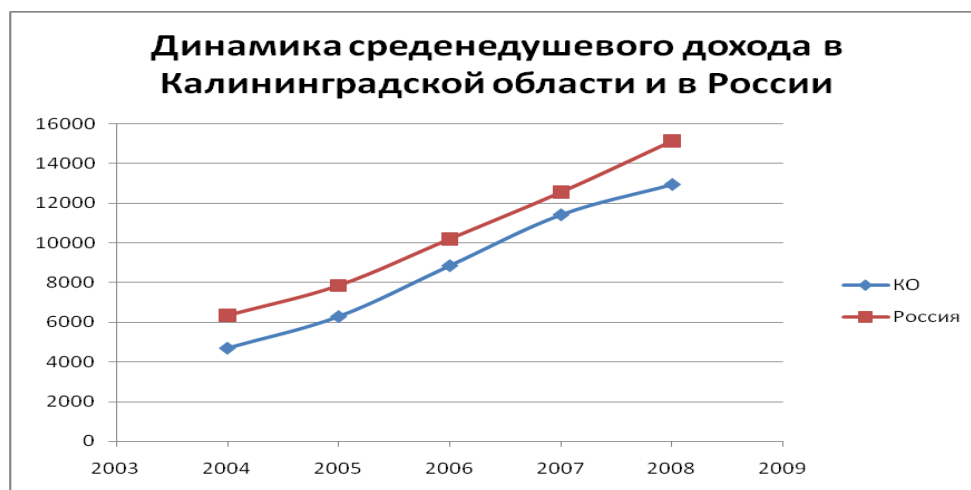


Рис. 1 Динамика среднедушевого дохода

Динамика среднедушевого дохода в Калининградской области повторяет динамику этого показателя в среднем по России, но разница в абсолютных значениях показателей увеличивается — если в 2004 году она составляла 1645 руб, то в 2008 году — 2214 руб.

Таким образом, проанализировав динамику основных макроэкономических показателей Калининградской области, можно сделать два вывода:

- 1) Калининградская область отличается стремительной динамикой социально-экономического развития
- 2) Импульс развитию экономики области дал режим Особой экономической зоны, действующий в области с 1996 г.

1.2. Характеристика промышленного производства в области

Современная структура экономики Калининградской области напрямую зависит от факторов внешнеэкономического и геополитического характера, вызванных эксклавностью и действующих на протяжении всего времени существования области. В советское время на ее территории развивались преимущественно военно-промышленный комплекс (причем, представленный вовсе не предприятиями передовыми технологиями, которые по соображениям стратегической безопасности размещались в глубине страны), рыбная и целлюлозно-бумажная промышленность. Нехватка товаров первой необходимости покрывалась за счет поставок из других регионов РСФСР и соседних советских республик, усиливая зависимость от них. К примеру, к концу 1980-х годов область импортировала более 70% продовольствия и сырья для производства продуктов. После признания независимости Литовской Республики и Республики Беларусь произошел разрыв существовавших на протяжении десятилетий экономических связей, сложившихся в Прибалтийском экономическом регионе. Вступление стран-соседей в таможенную зону Европейского союза еще больше обострило экономическую изоляцию региона. Возросли транзитные сборы, экспортно-импортные пошлины, что привело к значительному росту цен на грузы, ввозимые на территорию Калининградской области. Военно-промышленный комплекс (ВПК), дававший самую большую долю в ВРП области и обеспечивавший занятость для значительной части населения, потерял значение одним из первых из-за усложнения условий

транзита и неконкурентоспособности продукции. Однако как мы увидим дальше, «наследие» ВПК после конверсии предприятий во многом определило последующее развитие области. С 1996 года идет формирование особого экономико-правового поля Калининградской области (ФЗ-13,ФЗ-16). С помощью законов «Об особой экономической зоне» правительство пытается компенсировать ограничения развития, вызванные особенностями географического положения, дополнительными возможностями.

Таблица 3. Динамика ВРП Калининградской области и ВВП России в 2002-2008 гг. в сопоставимых ценах, в % к предыдущему году

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
ВРП Калининградской области	109,5	109,3	112,6	103,6	127,6	119,9	109,7
ВВП по России	104,7	107,3	107,2	106,4	107,4	108,1	105,6

ВРП Калининградской области в период за 2002-2008 год испытывал некоторые колебания. В 2006 году его величина по отношению к 2005 году резко возросла. Связано это, по-видимому, с принятием ФЗ-16 «Об особой экономической зоне в Калининградской области и внесении изменений в некоторые законодательные акты Российской Федерации» от 10 января 2006 года, целью которого была переориентация экономики области на экспортные производства. Казалось бы, значительные ограничения свободной таможенной зоны должны были привести не к росту объема производства, а к кризису. Однако, составление единого реестра резидентов Особой экономической зоны с предоставлением им налоговых льгот и введение переходной формы экономической деятельности на 10 лет для юридических лиц, зарегистрированных в области до 1 апреля 2006 года, привели к подобному увеличению объема производства.

Как будет развиваться область дальше предсказать сложно. Недаром документ «Стратегии социально-экономического развития Калининградской области не средне- и долгосрочную перспективу» предполагает 4 разных варианта развития области, в зависимости от того, какую роль будет играть регион на Балтике и в России. По словам вице-президента торгово-промышленной палаты Калининградской области, здесь действуют не только экономические факторы, но и геополитические, вызванные эксклавностью, не учитывать которые нельзя.

1.2.1. Структура промышленного производства

Удельный вес промышленности в ВРП области по оценке составляет около 31,5% [8].

Добывающая промышленность в области представлена лишь 2% предприятий, которые дают около 7% стоимости отгруженных товаров собственного производства. Добываются янтарь, нефть и в небольших количествах бурый уголь.

Нефть в Калининграде, по словам представителя компании «Лукойл» более качественная, чем на остальной территории России. Следовательно, цена на нее выше, что способствует внедрению инноваций для повышения КПД добычи. В качестве примера можно назвать горизонтальное бурение. Благодаря этим мерам коэффициент извлечения нефти составляет 0,57 (против 0,36 в среднем по РФ).

Развитие и структура электроэнергетики области напрямую зависят от фактора эксклавности. В области существует нехватка электроэнергии (в 2008 году в ней было произведено около 70% объема всей потребляемой энергии), а недостаток традиционно покрывался за счет импорта из Литовской Республики. После закрытия Игналинской АЭС в Литве в Калининградской области возникла проблема недостатка электроэнергии. Для восполнения дефицита энергии, организации резерва мощностей, эффективного функционирования СЭЗ и обеспечения энергетической безопасности области на 31 декабря 2010 года запланирован пуск второго блока Калининградской ТЭЦ-2 (первый блок пущен в

2005 году и в 2008 году вырабатывал около 93% всей производимой на территории области электроэнергии). Кроме того, проектируется строительство Балтийской АЭС на территории Калининградской области (на границе с Литвой в районе города Неман), которая, кроме того, осуществляла бы экспорт электроэнергии в ту же Литовскую Республику.

В ходе экспедиции мы изучили мнение жителей по поводу актуальных для Калининградской области проектов, в т.ч. строительства АЭС. По результатам наших опросов, 46% респондентов выступают против строительства атомной электростанции, 37% — за необходимость ее сооружения, остальные ответили, что для них это не имеет значения, или затруднились с ответом. Те, кто отрицательно относятся к строительству, чаще всего объясняли это возможными негативными экологическими последствиями. Респонденты, которые высказывались за строительство АЭС, считают, что это будет выгодно для Калининградской области и улучшит материальное положение ее жителей.



Рис. 2. Территориальная организация резидентов Особой экономической зоны Калининградской области

В структуре промышленности Калининградской области львиная доля приходится на обрабатывающую промышленность — 90-95% всех промышленных предприятий и 74% занятых в промышленности. Причем определяющую роль в этом, по-видимому, играет режим особой экономической зоны, который позволяет беспошлинно импортировать сырье для последующей его обработки. Более того, если доля российской составляющей в добавленной стоимости продукта превышает 30%, его можно затем беспошлинно вывезти в Россию. Эту направленность наглядно показывает картосхема территориальной организации резидентов ОЭЗ (см. Рис. 2), из которой следует, что большинство предприятий обрабатывающей промышленности размещены в Калининграде, Светлом, Балтийске, Черняховске, Гусеве — крупнейших городах области, обладающих хорошим транзитным положением.

27,6% всей продукции обрабатывающей промышленности Калининградской области приходится на производство транспортных средств и оборудования, причем ведущая роль

принадлежит холдингу «Автотор». Он включает в себя важнейшее для области предприятие ЗАО «Автотор», о котором подробно будет сказано ниже.

Еще 25% производства приходится на пищевую промышленность. Значительный вклад здесь дает производство консервов, по которому область все еще занимает первое место в РФ (25 % всех производимых в России). Важно и внимание к отрасли инвесторов — в области появились такие крупные резиденты СЭЗ, как ЗАО «Содружество-Соя», компания «Нірр» и др. Для отрасли характерна положительная динамика роста, однако существует проблема зависимости от импортного сырья.

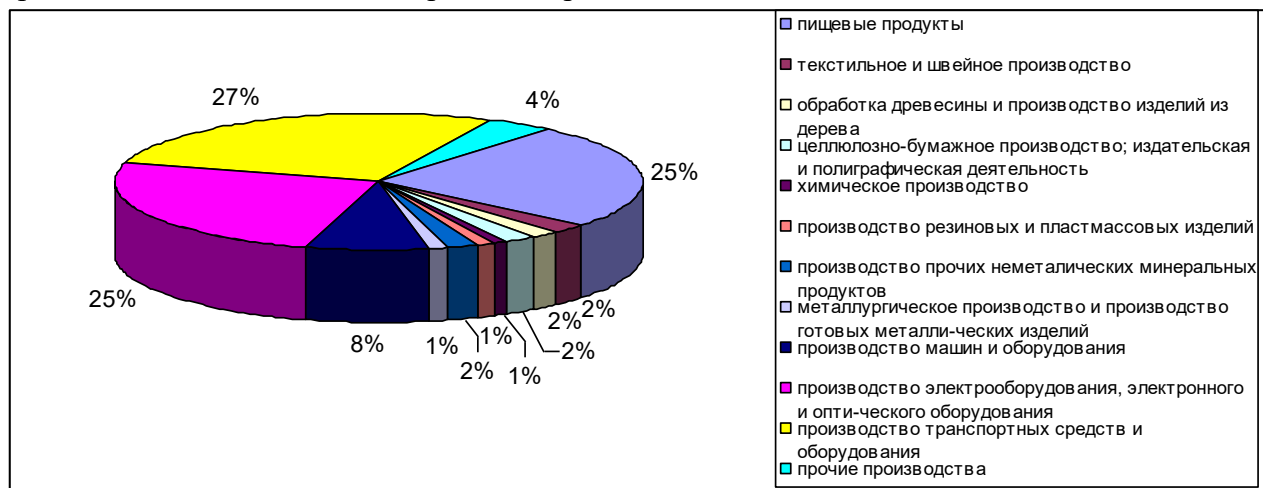


Рис. 3 Структура обрабатывающей промышленности Калининградской области, 2009 г. (по данным [9])

Еще почти 25 % продукции приходится на производство электрооборудования, электронного и оптического оборудования, в первую очередь — телевизоров, по которым область занимает первое место в РФ (75% российской сборки телевизоров). Здесь нельзя не упомянуть про ООО «Калининградгазавтоматика», расположенное практически в самом центре Калининграда, продукция которого широко используется на всех газопроводах страны.

7,6% промышленной продукции приходится на производство машин и оборудования - бытовых холодильников и морозильников (8-е место в РФ) и стиральных машин (9-е), а также продукцию предприятия ОАО «Балткран».

Остальные отрасли промышленности дают последние 15% объема производства. Здесь можно выделить производство минеральных удобрений, легкую, целлюлозно-бумажную и деревообрабатывающую промышленность. Отдельно стоит сказать о производстве мебели: в кризисный 2008 год оно продемонстрировало большой рост — индекс промышленного производства составил 174%. Целлюлозно-бумажная промышленность, обеспечивающая значительную долю производства в советское время, фактически исчезла из-за отсутствия собственных сырьевых запасов и препятствий со стороны Литвы для импортирования сырья.

Развитие обрабатывающей промышленности во многом стимулировал ФЗ-16 (2006 г.), призванный ликвидировать недостатки ранее изданного (в 1996 году) ФЗ-13. Введение многочисленных таможенных преференций и несовершенство закона 1996-го года привело к тому, что производить что-либо в области стало менее выгодно, чем завозить аналогичные товары из-за границы. Область, как нам сказал вице-президент Калининградской Торгово-Промышленной палаты, превратилась в склад, как для отечественной продукции, так и для товаров зарубежного производства. Однако появились многочисленные преимущества для организации сборочных производств. Целью ФЗ-16 была переориентация экономики на экспорт, в частности, стимулирование к созданию новых производств и ослабление позиций сборочной индустрии. В 2006 году рост индекса промышленного производства по Калининградской области составил 166,6% при среднем по России значении 106,3%, а

аналогичный показатель только для обрабатывающей промышленности в 2007 году составил 193,7%.

Положительную роль в росте объема производства обрабатывающей промышленности региона играет эксклавность области. В частности, это проявляется в отношении так называемого «Фактора инспекции», который заключается в том, что европейскому заказчику легче контролировать процесс на всех этапах (от производства до транспортировки) ввиду географической близости.

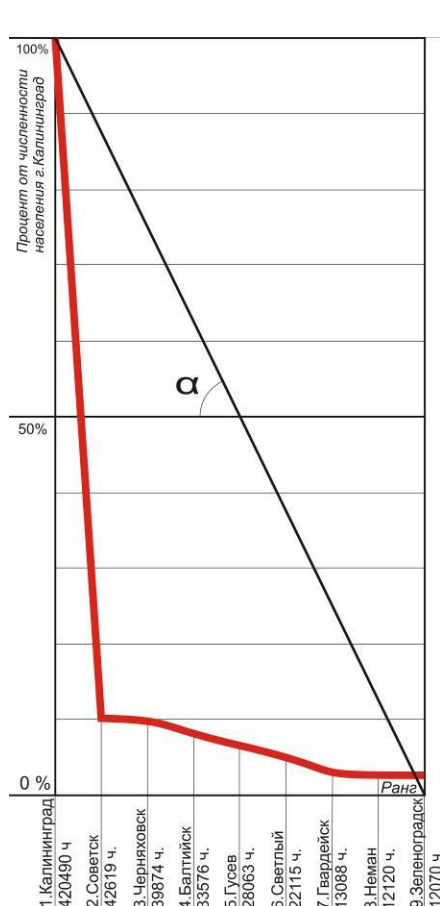


Рис. 4 Гистограмма городов Калининградской области по Ципфу

Главными промышленными центрами региона являются Калининград, Советск, Черняховск, Гусев, Светлый. Причем Калининград доминирует — на него приходится около 80% промышленного производства области; здесь расположено 70% всех хозяйствующих субъектов региона. Отчасти это объясняется тенденцией к регистрации крупных предприятий в центре — например, деятельность «Лукойла» учитывается в показателях Калининграда. Подобный перекося наблюдается не только в промышленности. Диспропорции в развитии системы городов региона позволяет проследить правило Ципфа «ранг-размер» (см. Рис. 4). По правилу Ципфа второй по величине город должен быть в два раза меньше первого по населению ($P_n = P_1 / N^n$). В Калининградской области второй по населению город (Советск) меньше областного центра в 9,9 раза, а средний коэффициент иерархизации составляет 1,96, что подтверждает гипотезу о доминантном распределении городов в области. Связано это с тем, что помимо неких стандартных функций и добавляющихся функций «центра» региона, необходимо учитывать еще и влияние эксклавности — на город ложится обязанность осуществления связи с остальной территорией России.

1.2.2. Сборочные производства на примере анализа деятельности предприятия «Автотор»

Создание свободной таможенной зоны в Калининградской области, согласно ФЗ-13, предоставило возможности для развития обрабатывающей промышленности в регионе, и в особенности сборочных производств, по следующим причинам:

- Беспшлинный ввоз деталей и узлов на территорию ОЭЗ
- Беспшлинный вывоз продукции на остальную территорию Российской Федерации
- Дешевая и квалифицированная рабочая сила, появившаяся на рынке труда после закрытия многих высокотехнологичных производств ВПК.

Сборочное производство имеет неоднозначные последствия для экономики страны. Если ввозить комплектующие, а не готовые товары, и осуществлять сборку в России, то, во-первых, часть денег будет расходоваться на внутреннем рынке; во-вторых, производство задействует местную рабочую силу; в-третьих, доставка комплектующих и отправка продукции обеспечит дополнительные доходы местным транспортно-логистическим предприятиям. Однако производство комплектующих с экономической точки зрения гораздо более выгодно, нежели сборка. Деятельность сборочных производств напрямую зависит от

таможенной политики в стране, что создает дополнительный риск, связанный с изменениями пошлин на отдельные группы товаров.

Переходные положения ФЗ-16 (глава 8), действующие до 2016 года, созданы для того, чтобы сборочные предприятия за этот период максимально углубили производственные процессы, повысив тем самым добавленную стоимость и снизив цены, а также увеличили локализацию производства деталей и узлов. После 2016 года все сборочные производства потеряют основное преимущество расположения в эксклаве — прекратится беспошлинный выпуск продукции, произведенной из иностранных деталей, для свободного обращения на российском рынке. Однако при прохождении таможни (а именно, при вывозе продукции на территорию «большой России») для оценки пошлин будет использована цена не готового продукта, а сырья (материалов, узлов, деталей) помещенного под режим свободной таможенной зоны. Таким образом, в 2016 году федеральные власти уравниют в правах сборочные производства Калининградской области и остальной территории Российской Федерации.

Для изучения особенностей сборочного производства области мы посетили ведущее автосборочное предприятие Группы Компаний «Автотор Холдинг», беседовали с инженерами и менеджментом завода. Деятельность компании на территории области анализировалась на основе встреч с экспертами, как в экономических, так и в политических кругах, а также учитывались статистические данные из различных источников.

Новое предприятие ЗАО «Автотор» возникло на развалинах предприятий машиностроения Калининградской области в 1996 году, когда на волне принятия Закона об ОЭЗ начался рост сборочных производств. Компания реконструировала здания предприятий ВПК, подлежащих конверсии, и приступила к осуществлению сборки легковых автомобилей. Несмотря на то, что в России этот проект был уникальным, он основывался на опыте Индонезии, Бразилии, Мексики, Аргентины. Основное условие, позволяющее эффективно реализовывать это проект — наличие высоких пошлин на импорт автомобилей при сравнительно низких пошлинах на ввоз комплектующих. Так, в России пошлина на новый автомобиль (до 3-х лет) составляла для юридических лиц 25% в сумме с начислением, зависящим от объемов двигателя. Пошлина же на ввоз комплектующих в России эквивалентна от 7% до 8% стоимости детали. Если разница между ввозной пошлиной на автомобили и на детали составляет более 30% от стоимости, то в стране становится выгодно размещать сборочные производства. К этому еще стоит добавить бурный рост автомобилизации в России, который почти на половину удовлетворялся за счет импорта (до 800 тыс. импортных автомобилей в год).

Отношение властей к деятельности ЗАО «Автотор» неоднозначное. Чаще всего в беседах с нами предприятие упрекали в прекращении развития, отсутствии углубления сборки. Во время посещения завода мы попытались проверить справедливость этих претензий.

Глубина сборки на автосборочном предприятии — это очень гибкий и удобный инструмент: чем больше стадий размещено на автосборочном предприятии, тем меньше будет цена продукции. Но подобный принцип действует только при контроле автомобильной корпорации за высоким качеством собираемой продукции. При этом, чем дешевле автомобиль, тем целесообразнее углублять сборку. Это объясняется тем, что в силу высокой конкуренции в бюджетном секторе автомобильного рынка, прибыль производителя с каждого произведенного автомобиля не превышает несколько сотен евро. Рынок дорогих автомобилей допускает сборку частично разобранных автомобилей, что к тому же снижает риски относительно качества продукции.

Локализация сборки деталей и узлов на территории области — необходимый этап для развития автомобилестроения в Калининградской области. Автомобильные корпорации крайне неохотно идут на локализацию производства сборочных предприятий, что связано с усложнением процесса контроля качества. В данной ситуации некое давление на решение автокорпораций должно оказать государство. Процесс локализации производства с трудом

начали проводить и в Калининградской области, но пока осуществляются закупки с предприятий Калининградской области лишь горюче-смазочных материалов и резинотехнических изделий, не требующих строгого контроля качества.

В структуре производства ЗАО «Автотор» 50% занимают автомобили компании KIA, 30% — General Motors и 20% — BMW. В 2007 году на второй автосборочной производственной площадке было освоено производство Chevrolet Lacetti по углублённой системе сборки (CKD). Для этого один цех был переоборудован в сварочный и были построены еще два новых цеха: для окраски и для конечной сборки. Сборка в последнем цехе осуществляется по упрощенной системе SKD-2, для чего налажены поставки деталей и узлов Chevrolet Lacetti из Словакии. Что же касается значения предприятия для области, то непосредственно на предприятии занято 2200 человек, а в целом с деятельностью предприятия связано около 5000 человек. Кроме того, по утверждению одного из руководителей завода, «Автотор» обеспечивает до 26% налоговых поступлений в регион.

1.3. Торговые связи области с остальной территорией России и зарубежными странами

Эксклавное положение, несомненно, сказывается на характере экономических связей Калининградской области. Налицо зависимость области от экономических взаимоотношений со странами-соседями и с основной территорией России.

1.3.1. Основные торговые потоки

Калининградская область играет важную роль в обеспечении российских внешнеторговых связей. Главным преимуществом российского эксклава являются различные таможенные льготы и непосредственное соседство с основными рынками сбыта российских товаров — европейскими странами. Реэкспортная функция Калининградской области является одной из важнейших составляющих экономических взаимоотношений эксклава с остальными субъектами РФ.

Спецификой предприятий Калининградской области является их ориентация прежде всего на российский рынок. Около 80% продукции калининградских предприятий вывозится на основную территорию России. В основном это продукция машиностроения (машины, оборудование и транспортные средства) и пищевой промышленности, которые наиболее развиты в области. Например, продукция калининградского автосборочного предприятия «Автотор» целиком экспортируется в Москву. Непосредственно с этого завода автомобили не поступают в продажу на территории Калининградской области.

Весьма заметна роль региона в российском импорте, составляющая 4% от всего импорта РФ. В расчете на душу населения этот показатель является самым высоким в России.

Эксклавность области вместе с положениями ФЗ-13 привели к тому, что стало выгодно ввозить в Калининградскую область европейские товары, и при минимальной допереработке беспошлинно импортировать их на остальную территорию России. Сейчас область взяла курс на импортозамещение и ориентацию экономики на экспорт, т.е. можно ожидать, что торговые отношения с остальной территорией России будут меняться.

Таблица 4. Экспортные поставки и импортные поступления товаров и услуг (миллионов долларов США)

годы	2004	2005	2006	2007	2008
Экспорт	1264,3	2004,9	2690,4	5268,9	1323,0
в т.ч. товары	1174,8	1825,6	2545,7	5119,5	1121,5
Импорт	3198,1	4194,1	5515,3	8219,0	9884,4
в т.ч. товары	3132,8	4077,1	5372,7	7952,2	9620,0

Калининградская область имеет отрицательное сальдо торгового баланса с зарубежными странами. Видимо, это связано с тем, что большая часть продукции, произведенной в балтийском эксклаве, экспортируется в основном в остальные субъекты РФ,

а не в другие страны. Импорт товаров и услуг, соответственно, приходится на зарубежные страны.

Экспорт включает в себя вывоз из страны товаров отечественного производства, а также реэкспорт продукции. К товарам отечественного производства относятся также товары иностранного происхождения, ввезенные в страну и подвергшиеся существенной переработке (что очень развито в Калининградской области благодаря режиму особой экономической зоны). В Европу в основном вывозится нефть, лес, металл и рапс.

В 2008 году экспорт из российского эксклава значительно сократился, при этом импорт вырос. Кроме того, в 2008 году наряду с сокращением экспорта, в нем значительно выросла доля стран СНГ (с 3,1% в 2007 году до 41,7% в 2008 году). Возможно, это было связано с мировым финансовым кризисом.

В целом на страны СНГ приходится незначительная доля внешнеторгового оборота Калининградской области. Основными торговыми партнерами российского эксклава являются страны-соседи Польша и Литва. На долю Польши приходится 23% всего экспорта Калининградской области, а на долю Польши — 9,6%.

Проблемы, связанные с эксклавностью области, возникают в транспортной сфере. Как известно, в настоящее время международные воздушные перевозки в области отсутствуют. На остальную территорию РФ основную часть товаров везут по железной дороге или автомобильным транспортом, причем второй немного уступает первому (страны-соседи неохотно пропускают транзитный транспорт через свою территорию, т.к. опасаются контрабанды.) Для сообщения с европейскими государствами используется преимущественно морской транспорт, железнодорожный развит плохо ввиду различий в ширине колеи, хотя имеется линия стандартной европейской колеи (1435мм) Калининград – Бранево (польская граница). При этом для морского сообщения чаще используется не Калининградский, а Клайпедский порт, связь с которым обеспечивает автотранспорт.

1.3.2. Роль транзитного положения. Калининградский морской торговый порт

Калининградская область является важным транзитным пунктом для экспорта российских товаров. В первую очередь, это связано с ее выгодным географическим положением на западе и в окружении европейских стран, а также наличием морского порта.

Транзитная функция Калининградской области особенно проявляется, например, в реэкспорте российской нефти в европейские страны. Удельный вес продукции топливно-энергетического комплекса в товарной структуре экспорта Калининградской области составляет 87%.

Реэкспорт нефти осуществляется через комплексный нефтяной терминал Лукойл I в поселке Ижевское к западу от Калининграда. В 2008 году на нем было перевалено 3705 тыс. тонн нефти и нефтепродуктов. При этом объем перевалки собственной нефти ООО «Лукойл Калининградморнефть» составил лишь 870 тыс. тонн. Соответственно, нефтеналивной терминал в поселке Ижевское обеспечивает экспорт из России в страны Западной Европы и Скандинавии более двух миллионов тонн нефти и нефтепродуктов в год.

Наличие морского порта способствует развитию транзита через территорию области. Калининградский порт является самым западным незамерзающим портом России. Кроме того, он имеет выгодное географическое положение, т.к. располагается на пересечении двух панъевропейских транспортных коридоров. Он считается универсальным и перегружает любые типы грузов, кроме нефти. Калининградский морской порт всегда ориентировался на экспорт. В 2008 году соотношение экспортированных товаров и импортируемых составило соответственно 73% (3456 тыс.т) и 27% (1307 тыс.т). Со слов представителей Университета имени Канта примером транзитного товара могут служить минеральные удобрения из Смоленской области.

Однако серьезным конкурентом Калининградского порта является порт Клайпеда, доля российских грузов в котором достигает 90%. Среди преимуществ Клайпеды следует отметить возможность принимать суда с бóльшей осадкой. Кроме того, Калининградский

порт непривлекателен для транзита российских грузов из-за завышенных тарифов на железнодорожные перевозки по Латвии.

Таким образом, эксклавность Калининградской области лимитирует возможности для экспорта российских товаров в зарубежные страны.

1.3.3. Рынок потребительских товаров: автомобили

Неотъемлемой чертой любого крупного современного города является наличие большого количества автомобилей. Однако структура автопарка может в значительной степени отличаться в зависимости от географических и экономических особенностей положения региона. Калининград в этом отношении заметно отличается от остальных крупных городов России, что напрямую связано с факторами внешнеэкономического характера, вызванными эксклавностью.

Для исследования автопарка Калининграда было зафиксировано около 3000 транспортных средств (легковых автомобилей, грузовиков, автобусов, микроавтобусов), для которых фиксировалась марка и регион (страна) регистрации.

На подготовительном этапе экспедиции было высказано предположение о большом количестве в области автомобилей с иностранными регистрационными знаками. Однако это предположение не подтвердилось: количество европейских номеров не превышало двух десятков, что составляет около 0,5% от общего числа обследованных нами автомобилей. Вместе с тем, подтвердилась гипотеза о почти полном отсутствии машин из других субъектов РФ. Автомобили российских марок (ВАЗ, ГАЗ, УАЗ) на улицах города почти не встречались. По нашим подсчетам их доля в сумме составляет всего около 2,2%, тогда как по данным аналитических агентств (например, «Автостат») доля российских марок в среднем по стране составляет около 60%. Здесь «бюджетную» нишу автомобильного рынка занимают подержанные автомобили преимущественно немецкого производства. Лидерами являются марки Фольксваген (12,5%), Мерседес (10,5%), Ауди (8,6%), причем большая часть машин старые — в основном середины 1990-х годов выпуска, встречаются отдельные машины и 1980-ых.

Причины подобной ситуации во многом связаны с эксклавностью области. Автодилерам не очень выгодно поставлять в Калининград новые отечественные машины. Из-за трудностей с транзитом их себестоимость возрастает, и они становятся неконкурентоспособными по отношению к дешевым подержанным иномаркам из Германии, Польши. Наличие на территории области автосборочного предприятия ЗАО «Автотор» не влияет на структуру автопарка, т.к. сразу же после сборки все выпущенные автомобили отправляются на продажу на основную территорию России. По словам руководителей Холдинга, они не видят смысла в конкуренции со старыми автомобилями немецких марок. Среднедушевые доходы жителей Калининграда примерно в 1,2 раза ниже среднероссийских [12], поэтому платежеспособный спрос на новые автомобили остается невысоким. По этой причине продукция автосборочного предприятия ориентирована на основную часть России, в первую очередь на центральные регионы. Хотя в настоящее время ситуация меняется, но об этом мы скажем ниже.

Отдельно стоит остановиться на специальных правилах ввоза подержанных автомобилей, существовавших в области. До 2006 года ввоз автомобилей в область был беспоплатным (согласно федеральному закону ФЗ-13), и этим объясняется такое большое количество немецких автомобилей «секонд-хэнд». Любое физическое лицо могло беспрепятственно ввезти легковой автомобиль, уплатив при этом акциз, сбор за таможенное оформление и НДС [11], причем множество фирм предоставляло услуги по оформлению документов. После вступления в силу закона ФЗ-16 (с 1 июля 2006 года) ситуация изменилась кардинальным образом. Теперь помимо уже упомянутых сборов владельцу автомобиля необходимо уплатить пошлину, размер которой определяется в зависимости от возраста машины и объема ее двигателя. В 2008 году ставки были подкорректированы: к примеру, «растаможка» пятилетнего автомобиля с 1,5-литровым двигателем стоит 2550 евро (только пошлина). Эта сумма может составлять до четверти стоимости всей машины.

Намерения федеральных властей понятны: эта мера направлена на снижение зависимости экономики области от поддержанных дешевых автомобилей из-за границы, а также на повышение конкурентоспособности новых автомобилей, собранных в России. По нашим наблюдениям, введение новых пошлин в настоящий момент времени не повлекло за собой сильного увеличения спроса на отечественные машины. На улицах города по-прежнему повсеместно господствуют старые немецкие автомобили. Возможно, причина в том, что закон принят совсем недавно, и автомобили, ввезенные до 2006 года, еще просто не исчерпали свой ресурс.

Близость к Европе влияет не только на структуру парка легкового транспорта, но отчетливо заметна и на общественном транспорте. В самом Калининграде существуют три компании, занимающиеся пассажирскими перевозками. Автобусы и маршрутные такси играют огромную роль в повседневной жизни города. При этом почти весь автопарк компаний состоит из поддержанных немецких, автобусов и микроавтобусов, не предназначенных для продажи на территории России (согласно федеральному закону «О русском языке как государственном языке Российской Федерации», статья 15, все заводские надписи в общественном транспорте, к примеру, об аварийных выходах, должны быть на русском языке, тогда как здесь большая их часть сделана на немецком).

Схожая ситуация наблюдается в государственных структурах. Как известно, после кризиса 2008 года все государственные ведомства должны были покупать автомобили только российского производства. Например, в Москве сотрудники милиции и ГИБДД используют для передвижений автомобили марки Ford, собранные во Всеволожске, а служба скорой помощи использует автомобили «Газель». При этом в Калининграде почти все патрульные машины были марки «Шкода» или Мерседес, среди которых встречались и совсем новые модели, выпущенные в течение последних нескольких лет.

Таким образом эксклавное положение области оказывает ощутимое влияние даже на структуру автотранспорта, которая существенно отличается от структуры в регионах основной территории России.

1.3.4. Рынок продовольственных товаров

Калининградская область не обладает экономической самостоятельностью в обеспечении населения продуктами питания, поэтому эксклавность несомненно формирует особый рынок продовольственных товаров.

Для полного отображения реальной ситуации произведенная нами выборка недостаточна, однако она позволила выявить основные тенденции в отношении регионов-поставщиков продовольственных товаров. Сочетание полученных данных с данными официальной статистики, а также с данными, полученными в ходе интервьюирования жителей, позволило нам сформировать целостную картину ситуации на рынке продовольственных товаров.

Как видно из приведенной картосхемы (см. Рис. 5), большинство исследованных товаров производятся непосредственно в Калининградской области. Исключением из этого правила (в списке исследованных товаров) являются шоколад, яблоки и яблочный сок. Главным поставщиком ввозимых продовольственных товаров является территория «Большой России»: ввиду небольших размеров выборки географический анализ распределения областей-поставщиков в России был не возможен. Тем не менее, можно отметить, что большинство товаров из «Большой России» произведено в Центральном регионе и Поволжье.

Список товаров, для которых доля ввозимых из-за границы преобладает над долей произведенных в России (т.е. суммарно непосредственно в Калининградской области и в «Большой России»), доминируют шоколад, яблоки, яйца и яблочный сок. Если для шоколада трудно выделить «преобладающего» экспортера в Калининградскую область, то для трех остальных групп товаров очевиден импортный «перекосяк» в сторону какой-то конкретной страны: яблоки поставляют главным образом Польша, яйца — Белоруссия, яблочный сок — Украина. Яблоки являются одним из важных экспортных продуктов Польши, и их

преобладание в магазинах Калининграда обусловлено не столько соседством регионов, сколько объемами экспорта польских яблок в Российскую Федерацию вообще.

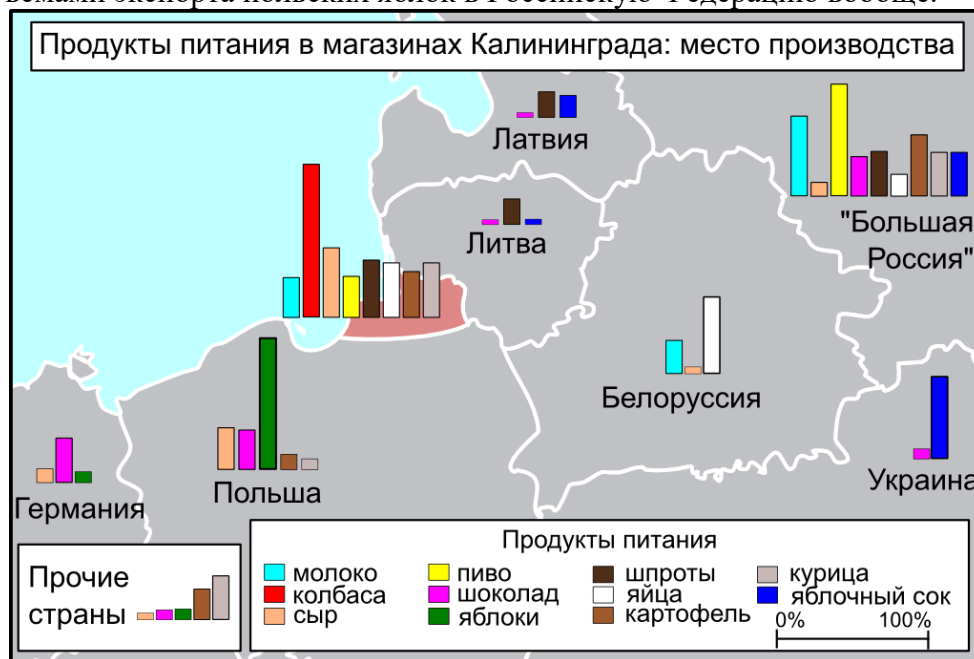


Рис. 5 Картограмма, составленная по результатам исследования

Причины преобладания белорусских яиц и украинских соков установить сложнее, но сопоставляя их с долей литовских и латвийских товаров, мы обнаруживаем явное географическое противоречие. Находясь в непосредственной территориальной близости от Калининградской области, страны Балтии почти не представлены на ее рынке продовольственных товаров, уступая в этом отношении Белоруссии и Украине.

Ситуация становится еще парадоксальнее, если учесть информацию, полученную в интервью с местными жителями: литовские молочные продукты превосходят российские по качеству и дешевле. Однако в исследуемой нижней ценовой категории продуктовых товаров вообще не было отмечено литовских молочных продуктов. Эти товары совсем недавно (в 1990-е гг.) еще доминировали в области, но были вытеснены с калининградского рынка в начале 2000-х гг. То же касается и польских колбас: вопреки лестным отзывам жителей об их цене и качестве, они не представлены в нижней ценовой категории. Более того, результаты обследования показывают, что производство дешевых колбас является прерогативой Калининградской области (100% исследованных товаров произведено на областных мясокомбинатах).

Создающаяся таким образом иллюзия самообеспеченности Калининградской области продуктами опровергается статистикой. Так, например, в 2008 году количество ввозимого в область мяса превышало количество производимого в 4,5 раза [8], а доля ввозимого мяса постепенно возрастала с 2001 года. Для молока соотношение между ввозимым и производимым в области не столь резкое, однако, доля ввозимого молока повышается с 2006 года. В 2008 году соотношение производимого и ввозимого молока приблизилось к 1 (по результатам исследования, молоко местного производства вовсе не преобладает в нижней ценовой категории). Подобная ситуация наблюдается и в других отраслях пищевой промышленности: существенная доля сырья для переработки ввозится в область из других регионов или стран.

Сопоставляя все вышесказанное, можно сформулировать следующие выводы. Рынок продовольственных товаров Калининградской области не использует в полной мере возможности, предоставляемые эксклавным положением. Товары из соседних стран представлены гораздо меньше, чем можно было бы ожидать, исходя из географических и экономических соображений. Такая ситуация возникла во многом искусственно: не будь таможенных барьеров, рынок заполнился бы европейскими товарами, выигрывающими в

соотношении цена-качество; именно это произошло в свое время с рынком автомобилей. Выстроенные искусственно таможенные барьеры способствуют развитию местной пищевой промышленности, однако сельское хозяйство области не в состоянии обеспечить необходимые объемы сырья, поэтому существенная его доля ввозится в область для переработки на местных предприятиях пищевой промышленности.

Часть 2. Особенности социального развития Калининградской области

Изучению ограничений и возможностей социального развития Калининградской области как эксклавного региона в ходе экспедиции уделялось особое внимание. В частности, рассматривался состав населения, его связи с соседними территориями (миграции, туристические поездки). Кроме того, одной из задач нашей экспедиции стало выяснение того, способствовало ли уникальное эксклавное положение Калининградской области формированию на ее территории особой идентичности. Действительно ли существует в Калининграде культура, отличная от типичной русской? А если существует, то в чем именно проявляются ее особенности?

2.1. Формирование состава населения

В связи с оторванностью эксклавов от основной части страны в них обычно формируется особый состав населения (к примеру, это может быть этническое или религиозное меньшинство). Однако в Калининградской области такого явления не наблюдается.

Чтобы понять специфику населения региона, необходимо дать краткую характеристику истории его формирования. До окончания Второй мировой войны эта территория была частью Восточной Пруссии и входила в состав Германии. По решению Потсдамской конференции г. Кенигсберг и прилегающие к нему территории 7 апреля 1946 года были переданы в состав СССР и образовалась новая область — Кёнигсбергская (с июня 1946 г. — Калининградская). При этом немецкое население, насчитывавшее в 1939 г. 1,17 млн жителей, или эвакуировалось вместе с отступавшими немецкими войсками, или было выселено в период с 1948 по 1951 гг. в Германию. В результате коренное население почти полностью исчезло. В августе 1946 г. по постановлению правительства началось массовое заселение области. Уже в начале 1948 г. прибывшее население области составляло 380,2 тыс. человек.

Первоначально заселение области происходило за счет демобилизованных военных Советской Армии и переселенцев из различных регионов СССР, в основном колхозниками и молодыми специалистами (Наркомбумпром направил туда группы ученых, инженеров и других специалистов для восстановления целлюлозно-бумажной промышленности [2]). Основная масса переселенцев прибыла из РСФСР (области Центрального, Центрально-Черноземного, Волго-Вятского и Поволжского экономических районов), а также из Белорусской ССР.

После войны переселенцы прибывали в почти полностью разрушенные города, где бытовые условия были крайне тяжелыми: многие люди голодали, приходилось разбирать завалы и строить новые здания. В результате такого своеобразного «естественного отбора» в городе и области закрепились более выносливые люди. Большинство из них с пренебрежением относились к старым символам города и его коренным жителям. Но в то же время были и противоположные примеры, хоть и немногочисленные: дружба между немцами и мигрантами из СССР и даже смешанные браки. Контакт с немцами, пусть небольшой, но был, что позволило новым переселенцам узнать больше о городе, его истории и немецком наследии. Это проявляется в современном видении калининградцами города: представления о некоторых районах и частях города передались им еще с тех времен [3].

В результате такой переселенческой политики СССР в Калининградской области сформировалось население, в котором численно преобладают русские (82,4% на 2008г.).

Всего в регионе сейчас насчитывается около 100 национальностей и народностей. Для Калининградской области характерна особенно большая доля военных в населении, поскольку регион имеет важное стратегическое положение.

Максимальный миграционный прирост в области наблюдался в 1950-е и 1990-е годы. В 1990-е гг. положительное сальдо миграции со странами Балтии было больше, чем со всей остальной территорией Российской Федерации, причем наибольший приток мигрантов в область давали восточные и северные регионы страны. Также большой приток населения в Калининградскую область наблюдался из Казахстана, Азербайджана, Узбекистана, Таджикистана и Киргизии. Это в основном русские жители бывших союзных республик (более 60%), а также немцы из Казахстана и Средней Азии и армяне из Азербайджана. В то же время наблюдается небольшой отток населения в Белоруссию и на Украину.

С середины 1950-х годов роль переселенцев в росте численности населения области снизилась и основным его источником стал естественный прирост, а в 1990-е и 2000-е гг. он стал отрицательным (в 2008 г. естественная убыль составила 3,8 %, а население с 2004 по 2008 г. уменьшилось с 945 по 937 тыс. чел.)

В связи с обострением демографической ситуации Калининградская область в 2007 г. стала одним из 12 пилотных регионов, где начала осуществляться программа по содействию добровольному переселению соотечественников, проживающих за рубежом. Эта программа предоставляет возможность всем лицам, ранее имевшим паспорт СССР (а в настоящее время являющихся гражданами другого государства или не имеющими гражданства) переселиться в область, получив материальную помощь (в размере 60 тыс. руб. на переселенца и 20 тыс. руб. на членов его семьи) и гражданство в течение 6 месяцев. Предполагалось, что эта программа позволит, хотя бы частично, решить демографическую проблему и предупредить возможный наплыв нелегальных иммигрантов-«гастарбайтеров». Однако программа оказалась мало эффективной: хотя правительство Калининградской области ожидало до 300 тыс. переселенцев, в область прибыло всего 7 тыс. чел., 44 человека впоследствии уехали из области (причинами отъезда являются, по словам зам. министра Калининградской области по развитию территорий А. Г. Мезенцева, сложности с акклиматизацией, непредвиденные семейные обстоятельства и недовольство условиями жизни). Еще 4 тысячам человек было отказано в переселении. Основными проблемами для переселенцев являются поиск жилья (в соответствии с программой жилье им не предоставляется) и необходимость иметь рекомендательное письмо от работодателя в Калининградской области. Часть людей не могут найти работу по специальности или не согласны с предлагаемой им зарплатой. Кроме того, есть ряд сложностей в связи с российским законодательством: так, переселенцев могут призвать в армию второй раз, отказать в выдаче пенсии и т.п.

90% переселенцев по данной программе составляют русские из стран СНГ (из них 2380 чел. из Казахстана), еще 4,5% — из стран Балтии. По словам А. Г. Мезенцева, есть много желающих переселиться в Калининградскую область из Германии (в 2008 г. было рассмотрено 16 тыс. заявлений), однако большинство немцев хотят сохранить двойное гражданство, приобрет большие участки земли в области и не собираются участвовать в развитии экономики региона. В связи с этим большинству этих людей было отказано в переселении; приняли только 145 человек. Таким образом данная программа не оправдала ожиданий.

Если проанализировать данные проведенных нами опросов, то очевидно, что 2/3 (68%) опрошиваемых в возрасте старше 65 лет прибыли в область с основной территории России; то же характерно и для возрастной категории 55-64 года. Люди этих возрастов как раз и обеспечили миграционный прирост населения, продолжавшийся до 1965 г. В ходе обследования было обнаружено, что максимальная доля приехавших из других стран СНГ (кроме России) приходится на возрастную категорию от 35 до 54 лет (третья часть опрошенных в этой категории). Таким образом, более половины (54%) взрослых жителей (старше 14 лет) приехало в Калининградскую область из других регионов. Чем моложе возрастная группа, тем больше процент родившихся в Калининграде и области, что

подтверждает постепенную смену миграционного прироста естественным. Среди молодежи 14-24 лет 2/3 (64%) — уроженцы Калининградской области (см. Рис. 6).

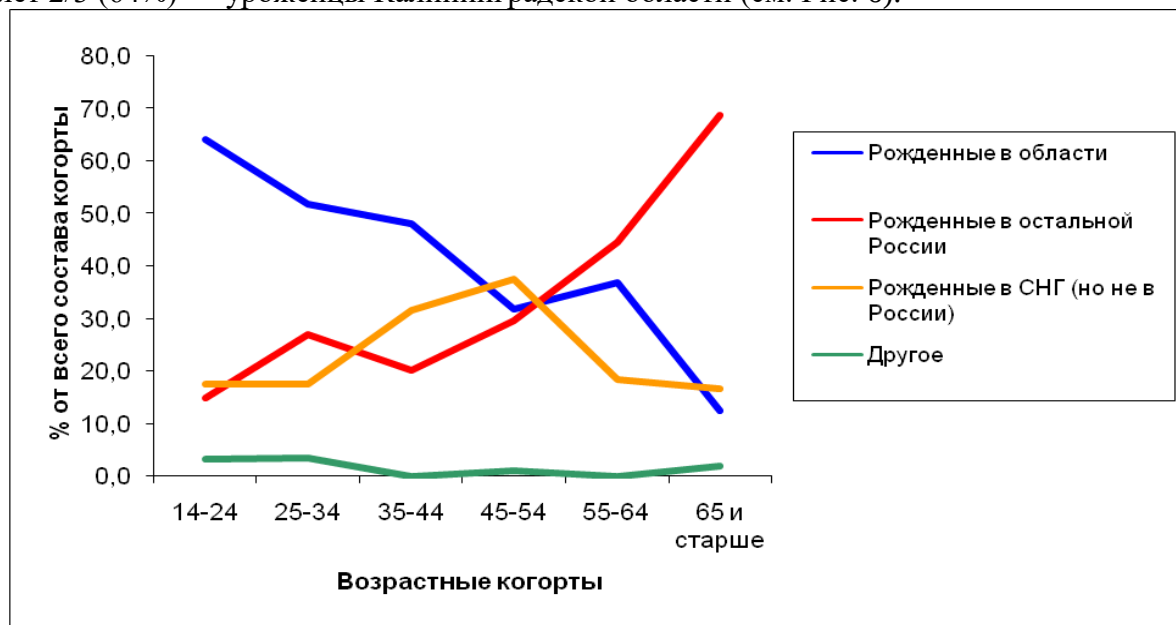


Рис. 6 График зависимости места рождения респондентов от возрастной когорты (по результатам опроса населения)

Находясь в Калининграде, мы также заметили несколько интересных фактов, касающихся этнического состава населения. Например, в отличие от Москвы, в Калининграде чаще встречаются русские продавцы, дворники, водители; даже мигранты из Средней Азии — преимущественно русские и немцы. Особенно выделяется группа русских мигрантов из Казахстана, сохранившая тесные контакты между собой. Например, можно встретить объявления о приеме на работу, ориентированные исключительно на выходцев из Казахстана.

Таким образом, подавляющее большинство населения Калининградской области составляют переселенцы из России и других стран бывшего СССР, корни которых — в других регионах и странах. Это во многом определяет современную субкультуру населения Калининградской области, основанную на смешении русской и европейской культур, но все же в значительно большей степени русскую, чем немецкую или общеевропейскую.

2.2. Мобильность населения

2.2.1. Изучение поездок населения (на основе опросов)

В ходе экспедиции мы уделили особое внимание изучению миграционной мобильности калининградцев и их поездок в соседние страны и в «большую Россию» (именно таким термином они обычно обозначают остальную территорию России). Кроме того, нас интересовали культурные и экономические связи Калининградской области с Германией, поэтому в анкету были включены вопросы о поездках в Германию и соседние страны. При проведении опросов респондентам задавались следующие вопросы об их поездках:

- Как часто вы бываете в «большой России»?
- Какова цель ваших поездок в «большую Россию»?
- Каким видом транспорта вы пользуетесь для поездок в «большую Россию»?
- Как часто вы бываете в Польше?
- Как часто вы бываете в Литве?
- Как часто вы бываете в Германии?
- Изменилась ли частота ваших поездок после вхождения соседних государств в ЕС?

- Какова цель ваших поездок?
- Каким видом транспорта вы пользуетесь?

Обобщая полученные нами результаты, мы видим, что миграционная мобильность калининградцев невысокая. Несмотря на соседство с Польшей и Литвой, 47% респондентов никогда не были в Польше, 54% - в Литве. В Германии не было ни разу 67% опрошенных. 32% респондентов, как они себя сами называют, «невыездные», т.е. не были за границей вообще. В качестве препятствий отмечались дорогостоящая виза, очереди на границах, трудности, связанные с паспортно-визовым режимом. Однако де-факто существует несколько упрощенный режим получения визы (например, с 1 февраля 2010 г. анкету на получение визы в Польшу калининградцы могут заполнить он-лайн, и в течение 4 дней получить ее). Есть планы дальнейшего облегчения визового режима с Литвой и Польшей. Кроме того, у калининградцев есть возможность быстро и относительно недорого съездить в европейские страны на собственном автомобиле или на автобусе. Именно эти виды транспорта они предпочитают для поездок в Польшу, Литву и Германию (Рис. 7).

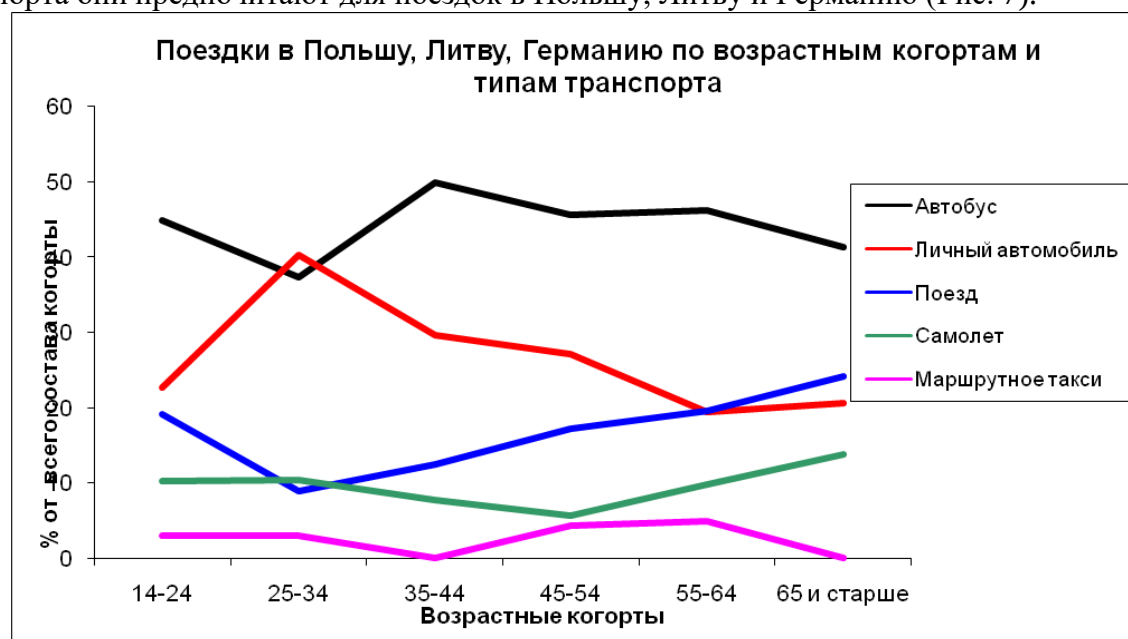
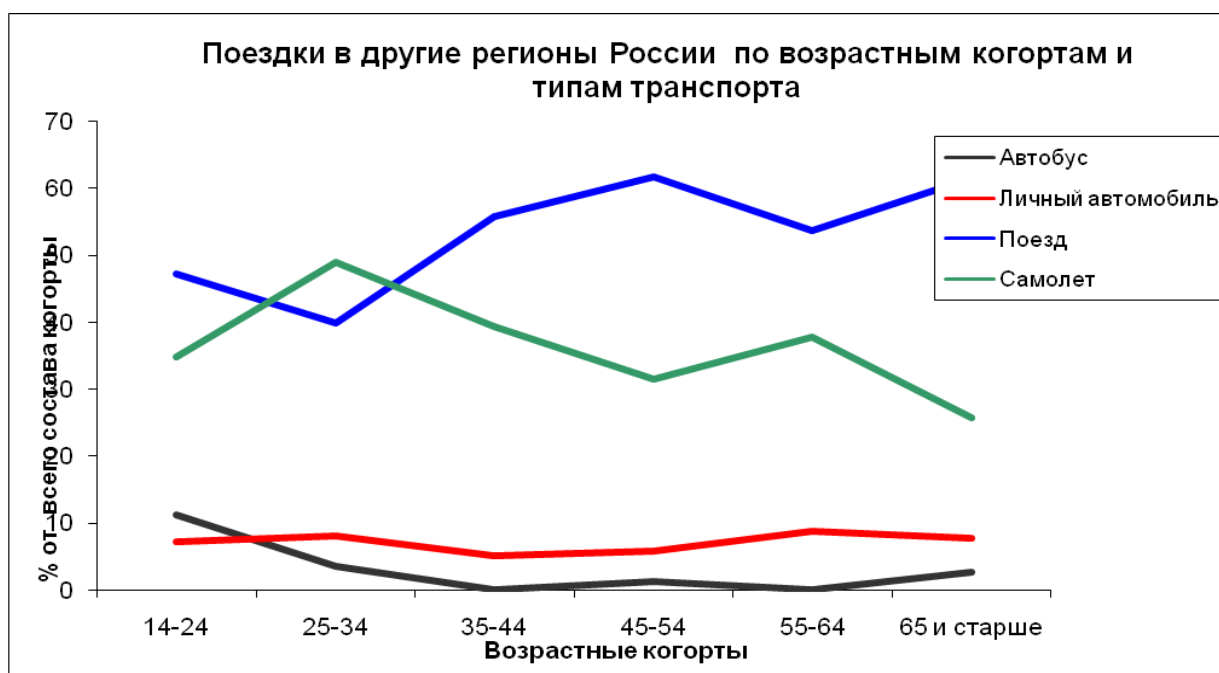


Рис. 7 Поездки в Польшу, Литву и Германию по возрастным когортам и типам транспорта (по результатам опроса населения)

Цели поездок в «большую Россию» и в страны Евросоюза различны: в Польшу, Литву и Германию калининградцы ездят в основном с туристическими целями или по работе, а в Россию — к родственникам.

Связь жителей Калининградской области с остальной территорией России всегда была ослаблена из-за эксклавности этой территории, а после вступления Литвы в ЕС и введения визового режима она стала еще более затруднительной: для транзита через Литву надо иметь загранпаспорт и получать специальное разрешение.

Несмотря на наличие регулярного хорошо налаженного авиасообщения по относительно невысоким ценам (зачастую даже дешевле, чем на поезде), значительная часть населения по данным наших опросов предпочитает железнодорожный транспорт, исключение составляет возрастная группа 25 лет – 34 года (Рис. 8).



*Рис. 8 Поездки в «большую Россию» по возрастным когортам и типам транспорта
(по результатам опроса населения)*

2.2.2. Транспортное сообщение с остальной территорией России и европейскими странами

Во время экспедиции нами было тщательно изучено расписание поездов, отходящих с Южного (главного) вокзала Калининграда. Несмотря на огромные его размеры и роскошный интерьер, он оставляет гнетущее впечатление: огромные платформы пустынные, поезда пригородного направления, состоящие из 1-3 вагонов, незагружены. Международных поездов мало: поезда отправляются 8 раз в неделю из Москвы и 3 раза в Москву, 3 раза из Санкт-Петербурга и обратно, 3 раза из Харькова и обратно, 3 раза из Бреста и обратно, 2 раза из Симферополя, 3 раза в неделю в Севастополь, 2 раза в Адлер и 2 раза в Мурманск. Поезд до Гдыни (Польша), состоящий из единственного вагона, с начала февраля 2010 года был отменен.



*Рис. 9 Ответы на вопрос «Как часто вы бываете в «большой России»
(для возрастной категории 14-24 года)*

Мы также изучили расписание автобусов на главном автовокзале Калининграда (Рис. 10). Как и в случае с поездами, пригородных маршрутов не очень много, исключения составляют Светлогорск и Зеленоградск — главные города-курорты области.

Что касается международного сообщения, то автобусное сообщение с европейскими странами крайне слабое: рейсы в Клайпеду, Бремен, Фрайбург, Ольштын, Одессу и Винницу выполняются всего раз в неделю, в Гданьск — значительно чаще, 6 раз в неделю.

РАСПИСАНИЕ ДВИЖЕНИЯ ПО КАЛИНИНГРАДСКОМУ АВТОВОКЗАЛУ									
НОМЕР МАРШР.	ВРЕМЯ ОТПРАВЛЕНИЯ ИЗ КАЛИНИНГРАДА	ВРЕМЯ ПРИВЛЕТИЯ НА КОНЕЧНЫЙ ПУНКТ	НАПРАВЛЕНИЕ ДВИЖЕНИЯ АВТОБУСА И ОСНОВНЫЕ ПРОМЕЖУТОЧНЫЕ ПУНКТЫ	ВРЕМЯ ОТПРАВЛЕНИЯ С КОНЕЧНОГО ПУНКТА	ВРЕМЯ ПРИВЛЕТИЯ В КАЛИНИНГРАД	НОМЕР МАРШР.	ВРЕМЯ ОТПРАВЛЕНИЯ ИЗ КАЛИНИНГРАДА	ВРЕМЯ ПРИВЛЕТИЯ НА КОНЕЧНЫЙ ПУНКТ	НОМЕР МАРШР.
МЕЖДУНАРОДНЫЕ МАРШРУТЫ									
904	11-00 суббота	10-00 воскресенье	КАЛИНИНГРАД – БРЕМЕН через Берлин, Ганновер, Копенгаген ВНИМАНИЕ! по понедельникам выезд из Калининграда: Бремен 16:00, Гамбург 18:30	12-00 понедельник	11:00 вторник	581	12-00 19-00		
384	16-30	21-08	КАЛИНИНГРАД – КЛАЙПЕДА через Лесно, Рыбачий, Нидзу	06:30	11:02	582	08-00 09-45 12-30 14-20 16-00		
704	13-00 пятница	16-00 суббота	КАЛИНИНГРАД – ВИННИЦА через Львов, Тернополь	16-00 воскресенье	16-00 понедельник	583	11-00 13-30		
908	13-00 воскресенье	19-00 понедельник	КАЛИНИНГРАД – ОДЕССА через Ковель, Ровно, Житомир, Киев	10-00 пятница	14-00 суббота	593	05-45 10-45 15-45		
902	14-20	17-30	КАЛИНИНГРАД – ОЛЬШТЫН через Безеды, Ярково (Бартошице)	06-30	11-40				
905	16-00 четверг	16-00 пятница	КАЛИНИНГРАД – ХАЙЛЬБОРН – ФРАЙБУРГ через Билефельд	08-00 суббота	08-00 воскресенье	595	05-40 07-40 10-10 12-10 14-10 16-10 18-10 20-10		
802	06-00 *16-30	09-00 20-10	КАЛИНИНГРАД – ГДАНЬСК через Браново	*07-00 16-00	12-45 20-30	103	с 06-40		
ВНУТРИОБЛАСТНЫЕ МАРШРУТЫ									
509	09-30 12-50 15-15 17-15	11-35 14-50 17-15 19-15	КАЛИНИНГРАД – ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ через Чеково, Тицино, Правдинск	06-00 11-40 15-00 18-10	07-50 13-40 17-50 20-05	105	с 06-25		

Рис. 10 Расписание международных маршрутов на Калининградском автовокзале

Проблемы, связанные с эксклавным положением Калининградской области, особенно обострились после вступления Литвы и Польши в состав ЕС: появились трудности с въездом в область и выездом за ее пределы, необходимость оформления загранпаспорта и получения виз. Это, естественно, усложнило коммуникации с родственниками и знакомыми в России и других странах.

Итак, для Калининградской области характерны более частые поездки в соседние страны — Польшу и Литву, и относительно более редкие в другие регионы России. Географическое положение Калининградской области представляет как ряд возможностей для поездок в европейские страны: облегченный (хоть и незначительно) визовый режим, возможность быстро и недорого съездить за границу на собственном автомобиле (им пользуется 19% респондентов для поездок за рубеж) или на автобусе (которым пользуется 30% респондентов), так и ряд ограничений для поездок в «большую Россию» и особенно в страны СНГ (необходимость пользоваться авиатранспортом или получать загранпаспорт и особое разрешение для проезда через Литву, высокие цены на билеты).

2.2.3. Развитие туризма в области

В ходе экспедиции мы изучали не только, куда ездят калининградцы, но и кто приезжает в Калининградскую область на отдых и с целью туризма.

Туризм сегодня является перспективным направлением развития экономики области. Калининградскую область посещает около 70 тыс. туристов в год. Из них около 30 тыс. — туристы из Германии. Для немцев Калининградская область стала объектом ностальгического туризма, причем в первую очередь именно область, а не Калининград, где сохранилось не очень много немецких зданий и кварталов. Чаще всего немцы приезжают посмотреть старые города — Черняховск, Гусев, Советск и пр. Люди ищут места и дома, где жили их предки, интересуются историей области. Основная туристическая зона Калининградской области, так называемое Взморье, сформировалась еще в довоенное время, центром которой был город Раушен, ныне Светлогорск. С 1999 года города Светлогорск и

Зеленоградск признаны курортами федерального значения. При посещении Светлогорска во время экспедиции мы обратили внимание на большое количество элитной недвижимости, неплохое состояние инфраструктуры и туристических объектов. За счет рельефа и большого числа сохранившихся или восстановленных немецких зданий, Светлогорск является весьма attractive городом, напоминая живописный горный европейский городок. Зеленоградск уступает ему и по размерам, и по привлекательности. Также в этих городах развит лечебный туризм.

Важным туристическим объектом является и национальный парк «Куршская коса». Он входит в список ЮНЕСКО и является основной зоной экологического туризма. Въезд в парк платный, экологический сбор составляет 250 р. с автомобиля. Против развития туризма на Куршской косе выступают местные экологи.

Балтийская коса на сегодняшний день почти не освоена. На ней находится военный немецкий аэродром (в полуразрушенном состоянии) и военная часть (дислокация Балтийского ВМФ в Балтийске), вокруг нее устроена пятикилометровая пограничная зона. До 2009 г. въезд в Балтийск (самый западный город России, расположенный на косе) был возможен только с паспортом РФ по разрешениям, что исключало возможность туристического использования. В настоящее время на Балтийской косе построены две небольшие гостиницы.

Еще одним туристическим направлением считается экологическая зона оз. Виистинец. Это одно из самых чистых озер Калининградской области, в котором водится уникальная рыба рябушка. Но так как оно находится в пограничной зоне (5 км), доступ сюда затруднен.

Наличие пограничной зоны, которая занимает 15% территории области (в нее входят такие города как Советск, Багратионовск), является серьезным ограничением для развития туризма, в частности — для передвижения иностранных туристов.

Еще одна проблема Калининградской области — это низкий уровень развития инфраструктуры, транспорта, отсутствие отелей международного уровня. Однако в настоящее время началось строительство частных отелей (некоторые из которых мы видели в Светлогорске) и ведутся переговоры с компанией Хилтон. Что касается транспорта, основным средством передвижения туристов является частный автомобиль и автобусы. Но и здесь возникают проблемы: во-первых, это многочасовые пробки на прохождении границы (сейчас строится новый пограничный переход Мамоново-2) и, во-вторых, отсутствие автострад хорошего качества, особенно в сторону Польши.

Разработана концепция создания в Калининградской области игровой зоны в 40 км от города в районе пос. Янтарного. На сегодняшний день ни одного участка еще не продано: предполагаемые инвесторы не активны из-за неблагоприятного инвестиционного климата. Также есть перспективы для развития мотоспорта и яхтинга. Однако, из-за вышеперечисленных проблем с законодательством, отсутствия инвестиций и внимания к туризму со стороны властей, Калининградская область значительно недоиспользует свои рекреационные ресурсы, несмотря на то, что ее географическое положение почти в центре Европы и уникальность ее ландшафтов способствуют активному развитию туризма на ее территории.

2.3. Самоидентификация населения города Калининграда

2.3.1. Территориальная и ментальная структура городского пространства Калининграда

Эксклавность Калининградской области обусловила ряд особенностей населения, связанных с его самоидентификацией и самоощущением, наличием особой идентичности.

Еще при подготовке к экспедиции нами была выдвинута гипотеза о наличии определенной «немецкости» Калининграда: немецкого влияния на облик города, культуру и менталитет калининградцев. Но уже при первом осмотре Калининграда мы были удивлены тем, что он внешне не сильно отличается от любого другого советского города. Хоть и

сохранилось немало немецких зданий, они, как правило, не формируют целостные районы, а являются просто «вкраплениями» в типично советские кварталы. Исключения составляют районы Амалиенау, Юдиттен и пр., которые в значительной степени сохранили свой немецкий облик.

Но, более внимательно изучив Калининград и проведя опросы населения, мы смогли сделать вывод: немецкий дух все-таки не пропал, новый город вырос на немецкой основе и продолжает хранить в себе немецкие черты, которые отличают его от других городов России.

В городской структуре мы можем наблюдать своеобразные сплетения и преемственность культур: элитный немецкий район Амалиенау и сейчас является одним из самых престижных в городе, поселки Большое и Малое Борисово, «привязанные» к Институту пограничных войск — прямые наследники деревни Крауссен; где еще в 1930-х годах располагались военные части. Изучая Калининград, используя методику дифференциации городского пространства, мы выделили 11 интегральных районов (см. Рис. 11). Многие из этих районов сохранили свои функции еще с немецких времён, в то время как их внешний облик претерпел большие изменения. В наибольшей степени сохранили свою функциональную направленность полупериферийные районы (в частности, Амалиенау и Хуфен, отмеченные на карте номерами 4 и 3, соответственно) и поселки-«спутники» (Прибрежный, Большое и Малое Борисово, Чкаловск, посёлок Александра Космодемьянского, Прегольский, отмеченные на карте номером 11).

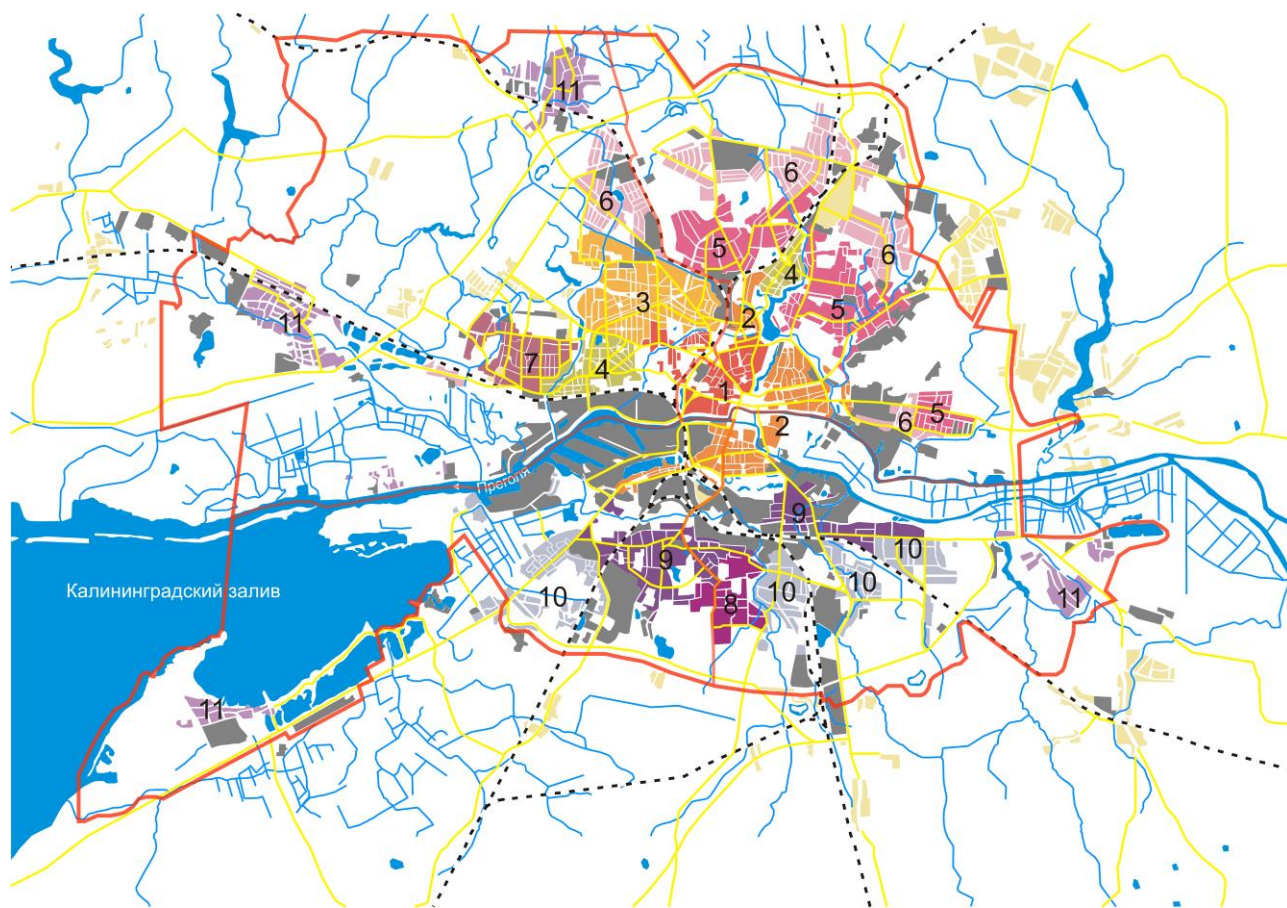


Рис. 11 Интегральные районы, выявленные в городе Калининград

Кроме того, свои функции сохранили отдельные объекты: так, большинство православных церквей размещены в зданиях старых кирх, на которых протестантские кресты заменили на православные. Большинство промышленных и военных объектов, сохранившихся с немецких времен, также выполняют и сегодня свои первоначальные функции: например, немецкая Фабрика мясных продуктов — теперь рыбоконсервный

комбинат, Мебельная фабрика Ройтера — АО Балтмебель на Советском проспекте, корпуса танковой школы — военное училище. Свои функции унаследовали большинство школ, кинотеатров, заводов. Такую «функциональную преемственность» можно легко объяснить: это выгодно с точки зрения экономики, а материальная обеспеченность области всегда оставляла желать лучшего.

Намного более интересной представляется социальная преемственность: например, на месте всегда чрезмерно своенравного и отстаивающего свою независимость района Понарт возник Балтийский район (в 2009 г. включенный в состав Московского района), который местные жители называют обычно Балтрайоном или Балтоном. Внешне здесь почти не осталось следов немецкой истории: большая часть Балтрайона — это спальные кварталы и промзона. Но восприятие этого района как особой части города со своей субкультурой сохранилось: большинство калининградцев считает именно Балтрайон самым криминальным и неблагополучным. Местные жители этого района при проведении опросов, отвечая на вопрос: «Что вы считаете центром города?», часто называли не Площадь Победы, как подавляющее большинство жителей других районов, а ментальный центр своего Балтийского района — площадь Южного Вокзала.



Рис. 12 Кафедральный собор на острове Канта

Одним из самых интересных мест в Калининграде является исторический центр города, где сейчас стоит недостроенный Дом Советов. В Кенигсберге в этом месте стоял Королевский замок, который был разрушен во время войны. В советское время его руины были снесены, и на этом месте началось строительство Дома Советов, который до сих пор стоит недостроенным и пустым. В настоящее время серьезно обсуждаются проекты восстановления замка и прилегающих территорий. Однако, краевед А. Овсянов предлагает возвести на этом месте русский кремль, поскольку, по его мнению, Калининград стал уже полностью русским городом. Кроме того, так дети смогут изучать русскую культуру, не выезжая в «большую Россию».

Во время опросов мы также просили наших респондентов назвать три самые красивые здания города. Их большинство считало самыми красивыми немецкие здания: Кафедральный собор (Рис. 12), Королевские ворота, Музей янтаря, Филармония, особняки в немецком

квартале Амалиенау. Однако в списке красивых зданий фигурируют и советские здания (Драматический театр, Дом советов и пр.), и современные постройки (Храм Христа Спасителя, ТЦ «Европа», комплекс «Рыбная деревня» — который, правда, построен в немецком стиле, см. Рис. 13).

Все эти примеры подчеркивают неоднозначность восприятия местными жителями Калининграда и особое влияние архитектуры на самоощущение населения. Например, нам доводилось слышать, что калининградцы неуютно себя чувствуют на обширных пространствах России, и что им намного ближе узкие мощеные улочки.

2.3.2. «Немецкость» и симбиоз культур

В последние годы интерес к немецкому прошлому города и акцент на современную «немецкость» Калининграда особенно возрос. Недавно прошло празднование юбилея 750-летия города: за дату основания была взята дата основания Кенигсберга. Это говорит о том, что его история стала восприниматься как часть истории Калининграда. Интерес к истории города открыто начал расти в 1980-е годы. В 90-е гг. появилось большое количество работ и фильмов, посвященных прошлому Калининграда. Для некоторых молодых калининградцев Кенигсберг уже стал частью их культуры, их восприятия города. В современных учебниках

по истории, по которым они учатся, подробно освещена «докалининградская» эпоха; молодежь чаще называет столицу области Кенигом (что является сокращением именно от Кенигсберга, а не от Калининграда), а другие города — старыми немецкими названиями (Светлогорск — Раушен, Зеленоградск — Кранц, Балтийск — Пиллау и пр.).

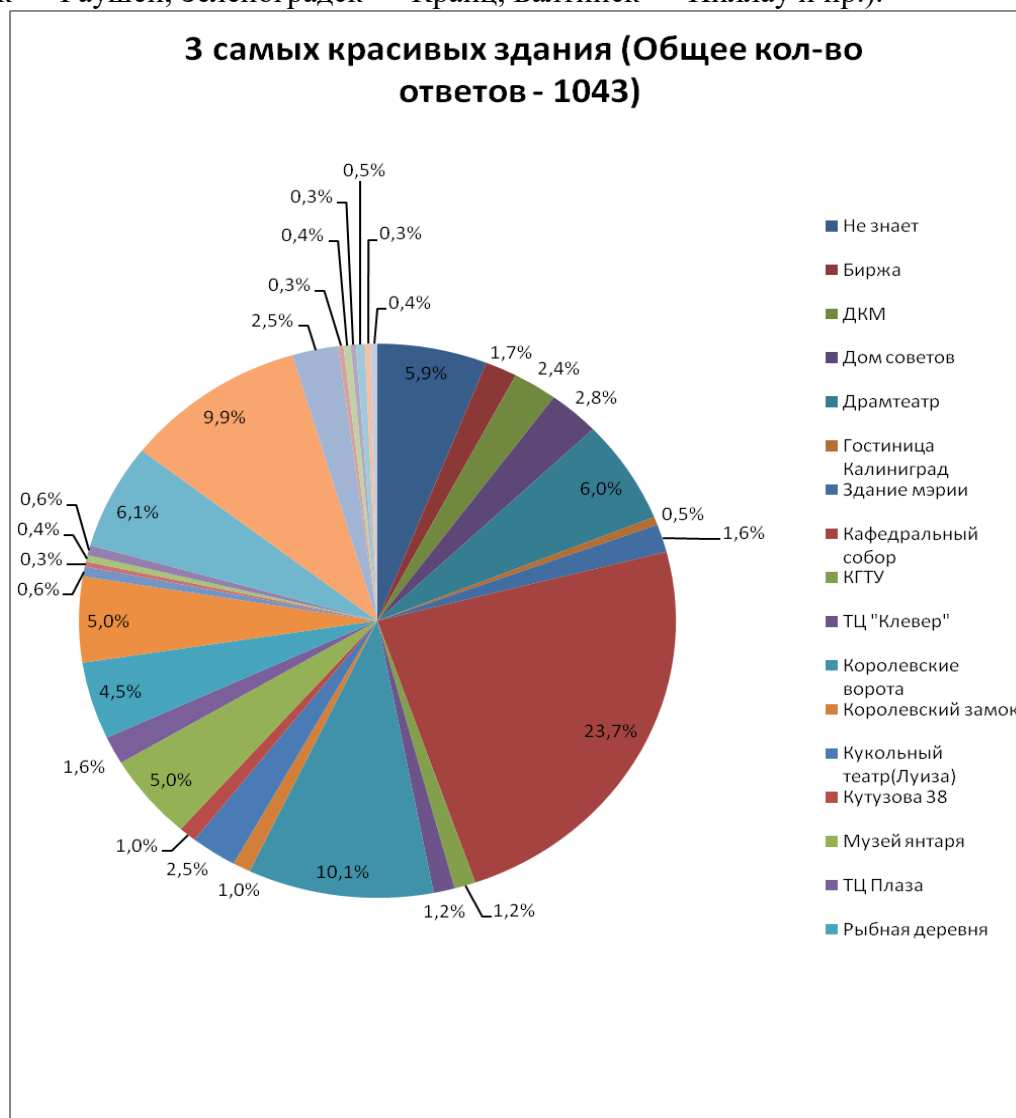


Рис. 13 Ответы на вопрос «3 самых красивых здания Калининграда»

Любовь к немецкому Кенигсбергу делает калининградцев ближе к Европе, дает дополнительный повод для гордости, для осознания своей региональной идентичности в России и общности с европейскими соседями. Тем не менее, на вопрос, какое название больше подходит городу, большая часть респондентов, не задумываясь, отвечали «Калининград». Отвечая на вопрос о немецких названиях районов и улиц Калининграда, 62% респондентов не смогли вспомнить не одного. По всей видимости, интерес к немецкому наследию у большинства жителей города поверхностен, они в большей степени живут настоящим.

Однако жители Калининградской области хранят память о своих великих «земляках». Недавно был восстановлен памятник Фридриху Шиллеру недалеко от областной администрации. В Светлогорске мы видели отель, оформленный в стиле сказок Гофмана. В историко-художественном музее регулярно проводятся выставки, посвященные его произведениям. Однако наиболее популярен и известен в Калининградской области Иммануил Кант. В недавно восстановленном Кафедральном соборе разместился посвященный ему музей, в честь него переименовали остров Кнайпхоф и Государственный

университет. А место могилы Канта — место традиционных свадебных фотографий и посещений туристов.

В то же время город является очень благодарным и бережливым «хранителем» и создателем «новых» событий. Так, пребывание проездом Высоцкого сделало его «своим» в Калининграде и послужило поводом для установки памятника. Немного российских городов, с которыми жизнь Высоцкого была даже в большей степени связана, могут этим похвастаться. Похожая «участь» постигла и Гумилева: сейчас в Краснознаменском районе открыта школа его имени, установлен памятник, проводится фестиваль «Гумилевская осень». Этот список можно продолжить: по всей видимости, такое внимание к ярким событиям истории и землякам, является следствием ее оторванности, отсутствия значимых событий в советский период истории, малой территории и общего ощущения калининградцами ограниченности их пространства, жизни на «острове». Метафора «остров» даже активно используется в политических кампаниях: например, лозунг предвыборной кампании Единой России «Мы не остров России — мы единая Россия».

Таким образом, в Калининграде сформировалось какое-то подобие субкультуры. Она не выделяется ярко внешне, и заметить ее особую специфику сложно. Главная ее особенность и своеобразие в смешанности: идет постоянное перемешивание старого немецкого наследия, советского влияния и современной жизни, населения из разных концов бывшего СССР, — и, как следствие, разнообразие культур, стилей. Причем, это смешение происходит, как правило, на интуитивном уровне. Проявляется оно, например, в работах художников, в которых постоянно идет игра на образе Калининграда-Кенигсберга.

Таким образом, на формирование менталитета жителей наибольшее влияние оказывает два фактора: немецкое прошлое и географическое положение почти в сердце Европы. Эти факторы способствуют восприятию Европы как чего-то близкого. Многие калининградцы ощущают себя или хотят ощущать себя именно европейцами. Однако на практике оказывается, что это очередной миф, в который хотят верить многие жители. «Европейскость» проявляется только во внешних признаках: автомобилисты уступают дорогу пешеходам чаще, чем в других регионах России, кое-где на Новый год и Рождество люди ставят фигурки Санта-Клаусов и пр. Менталитет же калининградцев по сути остался русским. Таким образом, пока можно говорить лишь о симбиозе русской и европейской культур, но в будущем возможен и синтез.

Изолированность от России также способствовала формированию ощущения большей свободы, независимости от центральной власти. Калининградцы чаще, чем жители других регионов, высказывают оппозиционные взгляды. 30 января 2010г. в центре города прошел митинг, в котором приняли участие более 10 тысяч человек. Поводом для митинга послужило повышение тарифов ЖКХ, однако участники акции выдвигали и политические требования. Так, демонстранты требовали отставки губернатора Бооса, премьер-министра РФ Владимира Путина, а также возвращения выборов губернаторов.

2.3.3. Региональная идентичность и отношение к сепаратизму

В ходе экспедиции мы выдвинули гипотезу об особом сепаратизме в Калининградской области. Нас интересовало, как жители города относятся к идее отделения Калининградской области от России. Опросы показали, что $\frac{3}{4}$ населения выступает против отделения области от РФ. 17% респондентов высказались за отделение. Как правило, это молодежь или весьма материально обеспеченные люди средних лет. Они мотивировали свое желание отделиться тем, что в таком случае Калининградская область будет ближе к Европе, легче будет ездить в страны Евросоюза. Другая часть респондентов на вопрос об отделении говорили, что они за отделение от РФ, но лишь по причине негативного отношения к российской власти. В целом, большинство респондентов при ответе на этот вопрос высказывались за сохранение Калининградской области в составе России, поскольку российская культура им намного ближе, чем европейская, и в экономическом отношении они не видят перспектив развития связей с Европой.

Таким образом, можно утверждать наличие особого самоощущения у населения: чувство близости к Европе и оторванности от России, жизни «на острове», своя субкультура, некоторая оппозиционность взглядов. Тем не менее, говорить о сформировавшейся национальной «калининградской идентичности» нельзя, — это всего лишь яркая региональная идентичность.

Заключение

Проводя в ходе зимней экспедиции разностороннее изучение Калининграда и Калининградской области, мы поставили себе целью выявить ограничения и возможности, или же просто яркие особенности этого региона, формированию которых способствовало его эксклавное положение.

В первую очередь, эксклавность оказывает большое влияние на экономическое развитие области, причем она скорее ограничивает это развитие, чем способствует ему. Основной проблемой Калининградской области с экономической точки зрения являются ограничения, налагаемые Польшей и Литвой, на транзит товаров. Это значительно затрудняет товарообмен между Калининградской областью и «большой Россией», препятствуют импорту товаров из соседних стран (что мы выявили в результате анализа рынка потребительских товаров). В условиях весьма слабо развитой промышленности (в советские времена область имела стратегическое значение, и, помимо ВПК, промышленность почти не развивалась).

В то же время уникальное экономико-географическое положение предоставляет ряд возможностей для развития экономики. Во-первых, близость к европейским странам дает возможности для импорта, т.к. через территорию Калининградской области российская продукция попадает на рынки европейских стран (например, экспорт российской нефти в европейские страны через территорию балтийского эксклава). Во-вторых, положение области в центре Европы и режим особой экономической зоны, позволяющий беспошлинно ввозить сырье в Калининградскую область, позволяют налаживать с европейскими странами тесное сотрудничество в разнообразных сферах, особенно в обрабатывающей промышленности: так очень динамично развивается автосборочное производство. Таким образом, в Калининградской области образовались многие отрасли промышленности, продукция которых экспортируется в «большую Россию».

Изучая социальную сферу жизни Калининградской области, мы также пришли к выводу, что основной проблемой для населения являются ограничения, налагаемые Литвой и другими государствами для поездок в «большую Россию» или страны СНГ: люди вынуждены пользоваться авиатранспортом или получать загранпаспорт, чтобы съездить к родственникам. С другой стороны, у жителей Калининградской области есть и ряд преимуществ для поездок в близлежащие Польшу, Литву и другие европейские страны: облегченный (хоть и незначительно) визовый режим, возможность быстро и недорого съездить за границу на собственном автомобиле или на автобусе.

Следует также отметить несколько ярких черт жителей и населения Калининградской области. Во-первых, это его особый состав — почти полное отсутствие коренных жителей: подавляющее большинство населения области составляют переселенцы из России и других стран бывшего СССР, корни которых — в других регионах и странах. Эксклавность региона, с другой стороны, детерминирует региональную самоидентичность, особое самоощущение населения: чувство близости к Европе и оторванности от России, жизни «на острове», симбиоз русской, немецкой и других культур, некоторая оппозиционность взглядов.

В целом, и в экономической, и в социальной сферах эксклавность скорее ограничивает развитие области, чем способствует ему. Российское законодательство не учитывает специфику Калининградской области, и без его реформирования ее дальнейшее развитие затруднительно. Поэтому региональная политика российского государства в этом географически изолированном регионе должна быть крайне деликатной и учитывать

выявленные в ходе нашего анализа местные особенности; предлагать особые законы и выбирать адекватные инструменты управления этим особым во всех отношениях регионом страны.

Список литературы

1. Винокуров Е.Ю. Теория анклавов. — Калининград: Терра Балтика, 2007. — 342 с.
2. Глушкин О.Б., Губин А. Б., Заболотская Г.В. Кенигсберг — Калининград: 1255-2005 гг.: Иллюстрированный энциклопедический справочник. Под ред. Пржедомского А.С. — Калининград: Янтарный сказ, 2006. — 800 с.
3. Ржевский В.В. Калининградская Пруссия: штрихи к портрету. — Калининград: Калининградская правда, 2006. — 144 с.
4. Калининградская область в цифрах. 2005: Стат. сб./Калининградстат. — Калининград, 2005.
5. Калининградская область в цифрах. 2006: Стат. сб./Калининградстат. — Калининград, 2006.
6. Калининградская область в цифрах. 2007: Стат. сб./Калининградстат. — Калининград, 2007.
7. Калининградская область в цифрах. 2008: Стат. сб./Калининградстат. — Калининград, 2006.
8. Калининградская область в цифрах. 2009: Стат. сб./Калининградстат. — Калининград, 2009.
9. Регионы России. Социально-экономические показатели. 2009: Стат. сб./Росстат. — М., 2009. (http://www.gks.ru/bgd/regl/b09_14p/Main.htm)
10. Россия в цифрах. 2009: Крат. стат. сб. /Росстат. — М., 2009. (http://www.gks.ru/bgd/regl/b09_11/Main.htm)
11. <http://www.auto39.ru/rastam.html>
12. Сайт Госкомстата: <http://www.gks.ru>