



Еврорегионы — новый формат взаимодействия

Геннадий Федоров,
Валентин Корнеев

Глобализация, создавая общие «правила игры» для всех «игроков» мирового экономического карточного стола, не может раздать им одинаковые карты. Кому-то достаются тузы и короли в виде крупнейших банков и корпораций, кому-то — дамы и валеты в виде месторождений нефти и газа, остальным же приходится довольствоваться шестерками и даже двойками. Усиливаются регионализация и поляризация. Страны объединяются в союзы, наиболее успешный из которых — Европейский союз. По примеру стран создаются объединения регионов — еврорегионы.

Еврорегионы представляют собой группы регионов стран-членов Евросоюза и/или граничащих с Евросоюзом государств, заключивших между собой соглашение о сотрудничестве. Предметом сотрудничества выступают сферы деятельности, находящиеся в компетенции административно-территориальных единиц и муниципальных

образований. В Балтийском макрорегионе* насчитывается 23 еврорегиона (16 полностью находятся на его территории, 7 — частично). В 7 из них участвуют субъекты и/или муниципальные образования Российской Федерации (см. рис. 1 и табл. 1).

Можно выделить следующие основные направления деятельности еврорегионов:

- расширение сотрудничества региональных органов власти и местного самоуправления (повышение квалификации персонала в сфере приграничного сотрудничества, содействие обмену работниками, оказание консультационных услуг);
- сохранение общего культурного наследия, организация культурного обмена, популяризация идеи сотрудничества среди жителей приграничных территорий, формирование европейского самосознания, укрепление солидарности народов, проживающих в еврорегионе;

* В Балтийский макрорегион мы включаем Швецию, Данию, Норвегию, Финляндию, Литву, Латвию, Эстонию, а также прилегающие к Балтийскому морю регионы Германии, Польши и Северо-Запада России. — *Прим. авт.*

- развитие сотрудничества в сферах образования, здравоохранения и социальной работы;
- реализация совместных мер по охране природы приграничных территорий;
- разработка совместных проектов развития транспортной инфраструктуры (применительно к еврорегионам с участием стран, не являющихся членами Европейского союза, — организация пограничных переходов);
- согласование планов развития регионов и разработка общих стратегий с выделением конкретных проектов, в осуществлении которых заинтересованы стороны-участницы.

Иными словами, деятельность еврорегионов направлена на развитие приграничного сотрудничества, которое рассматривается как средство преодоления недостатков периферийного положения входящих в них субъектов и получения конкурентных экономических преимуществ перед другими регионами. Не случайно сотрудничество регионов все больше переносится из социально-культурной плоскости в сферу развития производственной и социальной инфраструктуры. При этом особое внимание уделяется формированию общей транспортной сети (автомагистрали, железные дороги, паромные линии). Так, еврорегион «Сауле» (см. табл. 1 и рис. 2) был создан в 1999 г. главным образом для содействия строительству автомагистрали «Виа Ганзетика» (Эльблонг–Калининград–Советск–Шяуляй–Рига), сервисному обустройству прилегающей территории и стимулированию ее экономического развития.

Созданный годом ранее еврорегион «Балтика» (см. табл. 1 и рис. 3), который считается наиболее успешным еврорегионом с российским участием, значительно продвинулся в формировании общей стра-

тегии развития и в обосновании конкретных проектов. Разработка стратегии развития еврорегиона завершилась в 2005 г., однако она продолжает дополняться и совершенствоваться. Это касается, прежде всего, укрепления институциональных структур и расширения возможностей пространственного планирования.

Современное стратегическое планирование отличается от планирования в бывших социалистических странах Европы до их перехода в 1990-х годах к рыночным условиям хозяйствования. И дело не только в сценарном характере и отсутствии директивных указаний. Изменились сами объекты планирования: теперь это уже не производство товаров, а преимущественно торговля. Хотя в последнее время производственная и социальная инфраструктура занимает в стратегическом планировании все большее место, оказывая серьезное влияние на динамику развития промышленности, строительства и торговли (особенно приграничной).

Негосударственные хозяйствующие субъекты, преобладающие в сферах производства и торговли, слабо поддаются внешнему, пусть даже стратегическому, планированию. Тем не менее государство и, в меньшей степени, муниципалитеты все же могут существенно повлиять на хозяйственную деятельность, привлекая новых инвесторов и открывая новые производства. Например, польское правительство не поощряет приток в страну российских инвестиций (так, ЛУКОЙЛ не был допущен к участию в приватизации Гданьского нефтеперерабатывающего завода). В результате нефть из Калининграда направляется для переработки не в соседний Гданьск, а в далекую Голландию.

В то же время принятый в 1996 г. Федеральный закон «Об Особой экономиче-

Рисунок 1. Еврорегионы в Балтийском макрорегионе

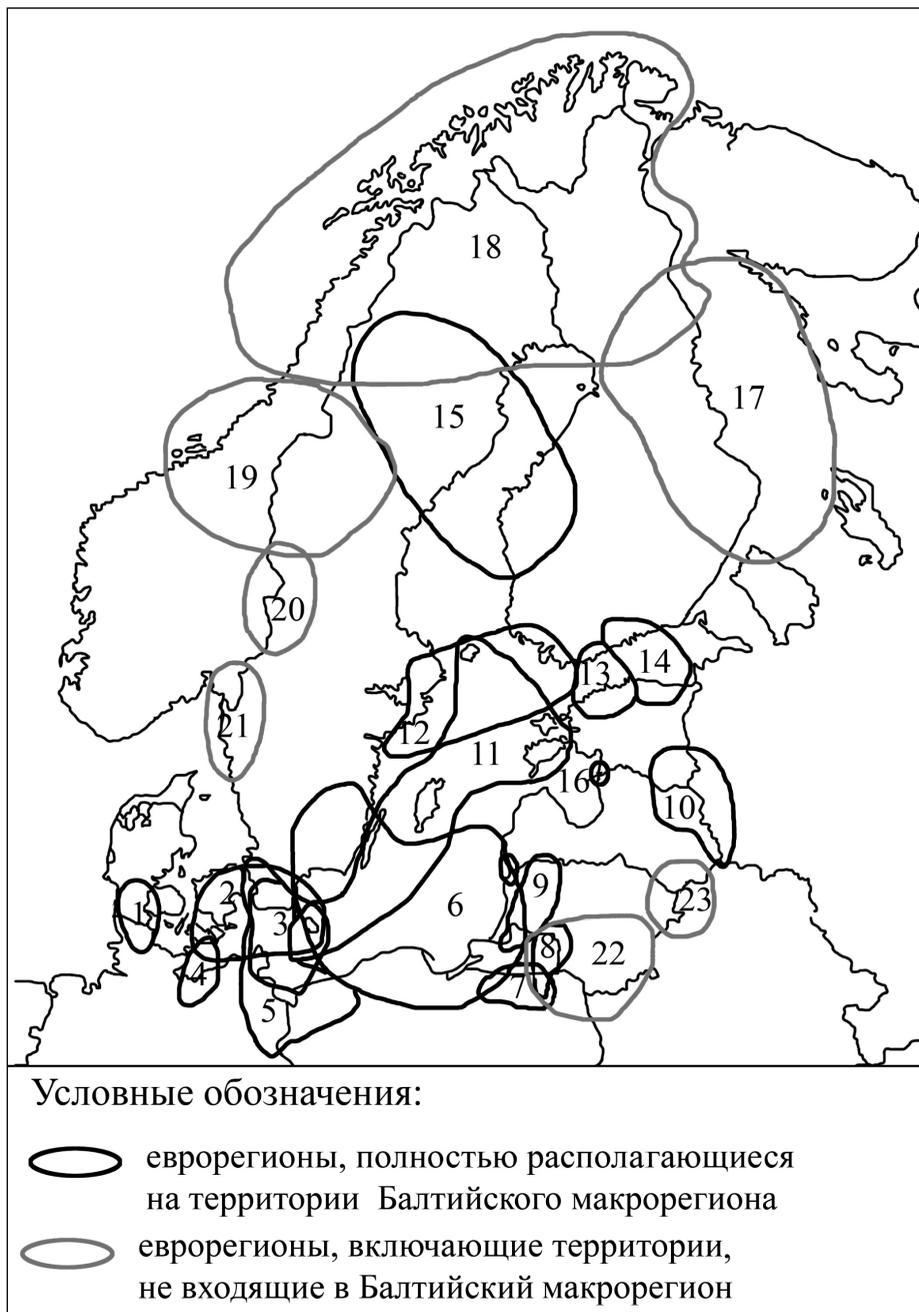


Таблица 1. Еврорегионы в Балтийском макрорегионе
(к рисунку 1)

№ п/п	Название и год создания	Страны-участницы
<i>Еврорегионы, полностью находящиеся на территории Балтийского макрорегиона</i>		
1.	Сондерийланд-Шлезвиг (1997)	Германия, Дания
2.	Комитет «Эресунн» (1964)	Дания, Швеция
3.	Кооперация «Четырех углов» (1980)	Дания, Швеция
4.	Округ Сторстрем/Остгольштейн ИНТЕРРЕГ (1990)	Германия, Дания
5.	Еврорегион «Померания» (1995)	Германия, Польша, Швеция
6.	Еврорегион «Балтика» (1998)	Польша, Литва, Швеция, Дания, Россия
7.	Еврорегион «Лына-Лава» (2003)	Польша, Россия
8.	Еврорегион «Шешупе» (2003)	Россия, Литва, Польша, Швеция
9.	Еврорегион «Сауле» (1999)	Литва, Латвия, Россия, Швеция
10.	Еврорегион «Псков-Ливония» (2004)	Россия, Эстония, Латвия
11.	«Острова Балтийского моря Б7» (1997)	Эстония, Германия, Дания, Швеция, Финляндия
12.	«Архипелаг» (1978)	Швеция, Финляндия
13.	Еврорегион «Хельсинки-Таллинн» (2003)	Финляндия, Эстония
14.	Финско-эстонская кооперация «3+3» (1995)	Финляндия, Эстония
15.	Совет «Кваркен» (1972)	Швеция, Финляндия
16.	Еврорегион «Бартува» (2000)	Латвия, Литва
<i>Еврорегионы, включающие территории, не входящие в Балтийский макрорегион</i>		
17.	Еврорегион «Карелия» (2000)	Финляндия, Россия
18.	Комитет «Нордкаллоттен» (1971)	Норвегия, Швеция, Финляндия
19.	Комитет «Миттнорден» (1977)	Норвегия, Швеция
20.	Сотрудничество «Арко» (1978)	Швеция, Норвегия
21.	Комитет «Эстфолль-Бохус» (1980)	Норвегия, Швеция
22.	Еврорегион «Неман» (1997)	Польша, Литва, Белоруссия, Россия
23.	Еврорегион «Страна озер» (1999)	Литва, Латвия, Белоруссия

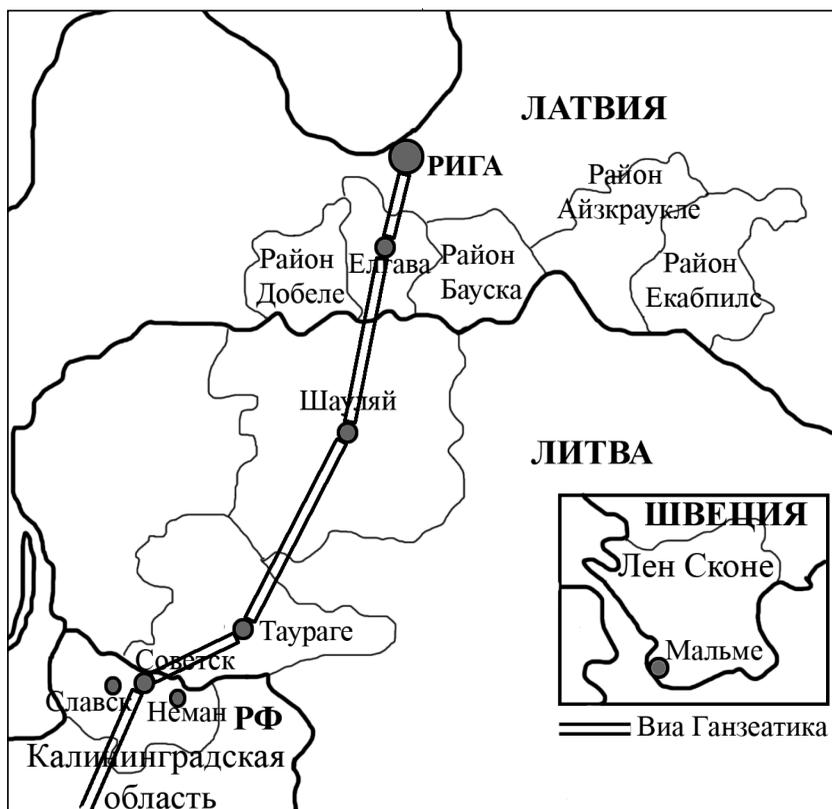
ской зоне в Калининградской области», предусматривающий налоговые льготы для крупных инвесторов, способствовал вводу в действие ряда новых производств и сопутствующему строительному буму. Таможенные льготы привлекли в область польских, литовских, немецких, шведских инвесторов. Стали развиваться производства, ориентированные на общероссийский рынок и часто использующие полуфабрикаты из этих стран (производство мебели, мясных консервов, автомобилей, телевизоров, бытовой техники и т.д.). Десятки тысяч польских и литовских

ювелиров используют в своей работе калининградский янтарь.

Стратегическое планирование в евро-регионах могло бы способствовать формированию новых промышленных кластеров, основанных на кооперации производителей соседних государств. Для этого нужно, чтобы органы власти, определяющие порядок формирования еврорегиона и направления его развития, привлекали представителей бизнеса к разработке проектов приграничного сотрудничества.

В связи с этим актуальными представляются инициативы по созданию транс-

Рисунок 2. Еврорегион «Сауле»



граничных производственных систем в виде так называемых треугольников роста. «Треугольник роста» — это транснациональная экономическая зона, соединяющая в единое целое регионы, обладающие взаимодополняющими видами ресурсов. При этом различия факторов развития трех или более стран и/или субрегионов используются для стимулирования внешней торговли и привлечения иностранных инвестиций.

На основе опыта стран Юго-Восточной и Восточной Азии финский профессор У. Кивикари выдвинул идею создания Южно-Балтийского и Восточно-Балтийского «треугольников роста». В первый из них, по его мнению, могли бы войти: 1) регионы развитых в экономическом отношении стран-членов ЕС — Северной Германии,

Польши, Южной Швеции; 2) регионы стран с переходной экономикой, тогдашних кандидатов, а ныне членов ЕС — Северной Польши, Литвы, Западной Латвии; 3) регионы стран-«непосредственных соседей» расширяющегося ЕС — Северо-Западной Белоруссии и Российской Федерации (Калининградская область) [Kivikari et al. 1998]. Второй «треугольник роста» может сформироваться в Финском заливе с участием Южной Финляндии, Эстонии и региона Санкт-Петербурга [Kivikari 2001].

Опыт «треугольников роста» можно использовать при планировании развития еврорегиона «Балтика», чьи субрегионы обладают взаимодополняющими видами ресурсов — инвестиционными (Швеция, Дания), трудовыми (Польша, Литва) и топливно-сырьевыми (Россия).

Рисунок 3. Еврорегион «Балтика»



Однако экономический эффект может быть достигнут не только путем соединения различных видов ресурсов. Достаточно эффективна и кооперация в обрабатывающей промышленности: усиление специализации участников ведет к концентрации производства и, соответственно, к снижению себестоимости. Эффективными могут быть и совместное использование транспортных путей, туристско-рекреационных ресурсов, формирование общей энергосистемы, совместные мероприятия по охране природы.

Как считает Т. Пальмовский, профессор-географ из Гдыни, предложивший создать биполярную российско-польскую территориальную систему «Трехградье (Гданьск–Гдыня–Сопот) — Калининград», специализация и сотрудничество в промышленном

производстве позволяют лучше использовать материальные и людские ресурсы, способствуют продвижению инноваций, повышению конкурентоспособности промышленности, появлению новых типов производств и индустриальному обновлению [Пальмовский 2004: 66–75].

На наш взгляд, имеются предпосылки для образования еще более крупной триполярной системы, включающей также литовскую Клайпеду, находящуюся в 125 км от Калининграда (см. рис. 4). В советское время между двумя городами существовали довольно тесные связи (кооперация в рыбопромышленном комплексе Прибалтийского экономического района, взаимодействие морских портов и т.д.), но с распадом СССР они были разорваны.

Рисунок 4. Формирование триполярной территориальной системы «Трехградье — Калининград — Клайпеда»



Попытки наладить взаимодействие торговых портов Калининграда и Клайпеды в обслуживании российских и белорусских экспортно-импортных грузов (проект «2К») не увенчались успехом.

Промышленная кооперация возможна и экономически эффективна в судостроении, нефтепереработке, производстве телевизоров и сложной бытовой техники, в мебельной, рыбной, янтарной и других отраслях, а также в координации деятельности морских портов и аэропортов, в обслуживании транзитных автомобильных и железнодорожных потоков. В перспективе возможно формирование крупнейшего на Балтике туристско-рекреационного района, который будет использовать ресурсы морского побережья, включая принадлежащую Польше и России Вислинскую (Балтийскую) косу и поделенную между Россией и Литвой Куршскую косу, а также ресурсы экологического и велотуризма, возможности посещения культурно-исторических памятников. Города предоставляют возможности для развлечений и проведения досуга, а порты позволяют организовывать морские круизы.

Усиление конкуренции заставляет страны и регионы искать все новые возможности

для повышения эффективности производства. Приграничные территории, особенно расположенные по обе стороны границы между Российской Федерацией и странами-членами ЕС, рискуют оказаться «двойной периферией» России и Евросоюза (по образному выражению Н. Смородинской, которая, правда, имела в виду только Калининградскую область [Смородинская 2001]). Трансграничная кооперация в формате еврорегионов, охватывающая не только социально-культурную, но и производственную сферу, призвана сгладить недостатки приграничного (периферийного) положения этих территорий и содействовать их превращению в своеобразные «коридоры развития» между внутренними регионами различных государств. Некоторые регионы, через которые осуществляются внешние связи соответствующих стран (например, Санкт-Петербург и — при определенных условиях — Калининград), вместе со своими партнерами вполне могут стать трансграничными «полюсами роста» экономики. Поэтому российским регионам следует активно участвовать в деятельности еврорегионов, в том числе в разработке и реализации стратегических планов их развития.

п р и м е ч а н и я

Пальмовский Т. 2004. Новая Балтийская биполярная модель межрегионального сотрудничества // «Вестник Калининградского государственного университета», № 6.

Смородинская Н. 2001. Калининград в условиях объеди-

нения Европы: вызов и ответ // «Вопросы экономики», № 11.

Kivikari U. 2001. A Growth Triangle as an Application of the Northern Dimension Policy in the Baltic Sea Region. Policy Paper. Russian-European Centre for Economic Policy.

Kivikari U., Lindstrom M., Lihuto K. 1998. The External Economic Relations of the Kaliningrad Region. Discussion C2.

Turku School of Economics and Business Administration.