

РАЗВИТИЕ ТЕРРИТОРИЙ

Научная статья
УДК 323; 911.5/9

Политические науки

[https://doi.org/10.56654/ROPI-2022-5\(5\)-30-47](https://doi.org/10.56654/ROPI-2022-5(5)-30-47)



Цифровой мониторинг контактности приграничья эксклавного региона

Анна Алексеевна Михайлова^{1а},
Дмитрий Витальевич Хвалей^{1б}

¹ Балтийский федеральный университет им. И. Канта, Калининград, Российская Федерация

^а tikhonova.1989@mail.ru, ORCID: 0000-0002-6807-6074

^б DKHvalei1@kantiana.ru, ORCID: 0000-0001-9701-9442

Аннотация. Степень проницаемости государственной границы – один из определяющих факторов реализации потенциала экономико-географического положения приграничных регионов. В различные временные периоды уровень барьерности границы неодинаков и определяется сочетанием национальных и локальных интересов. В данном исследовании рассматривается зависимость между характером функционирования границы и интенсивностью транспортных связей в приграничье как основы трансграничного сотрудничества. Цель статьи – оценить степень изменения интеграции транспортных систем приграничных регионов в условиях усиливающегося влияния барьерной функции границы. Объектом изучения выступила Калининградская область и соседние с ней регионы Польши и Литвы, отношения между которыми находятся в стадии трансформации из добрососедских в конфликтные. Методика исследования включала оценку помесечной статистики перемещения через российско-польскую и российско-литовскую диады в 2022 году в сравнении с данными о количестве и географии интернет-запросов пользователей Калининградской области, отражающих намерения к такому перемещению за аналогичный период. Полученные результаты, с одной стороны, показали закономерное сжатие потока трансграничной мобильности в условиях ухудшения институциональных условий, а с другой – сохраняющуюся транспортную связность приграничных регионов даже в условиях преобладания барьерной функции границы и положительную реакцию населения на новости о либерализации режима пересечения границы, выраженную в росте интернет-запросов.

Ключевые слова: приграничный регион, трансграничное сотрудничество, проницаемость границы, транспорт, цифровизация, трансграничное планирование, цифровой след

Для цитирования: Михайлова А.А., Хвалей Д.В. Цифровой мониторинг контактности приграничья эксклавного региона. Россия: общество, политика, история. 2022. №5(5). С. 30-47.

© Михайлова А.А. Хвалей Д.В.

© «Россия: общество, политика, история», 2022

TERRITORIAL DEVELOPMENT

Original article

Political sciences

[https://doi.org/10.56654/ROPI-2022-5\(5\)-30-47](https://doi.org/10.56654/ROPI-2022-5(5)-30-47)**Digital monitoring of borderland connectivity of the exclave region**

Anna A. Mikhaylova^{1a},
Dmitriy V. Hvalei^{1b}

¹ Immanuel Kant Baltic Federal University, Kaliningrad, Russian Federation

^a tikhonova.1989@mail.ru, ORCID: 0000-0002-6807-6074

^b DKHvalei1@kantiana.ru, ORCID: 0000-0001-9701-9442

Abstract. The degree of permeability of the state border is one of the determining factors in utilizing the potential of the economic-geographic position of border regions. In different time periods the level of border barrier varies and is determined by a combination of national and local interests. This study examines the relationship between the nature of border functioning and the intensity of transport links in the border area as a basis for cross-border cooperation. The aim of the article is to assess the degree of changes in the integration of transport systems of border regions under the increasing influence of the barrier function of the border. The object of the research was the Kaliningrad region and its neighboring regions of Poland and Lithuania, the relations between which are in the stage of transformation from good-neighboring to conflict ones. The research methodology included the assessment of monthly statistics of movement through the Russian-Polish and Russian-Lithuanian dyads in 2022 in comparison with data on the number and geography of Internet users' requests in the Kaliningrad region reflecting their intentions to move over the same period. The results obtained, on the one hand, showed a natural compression of the flow of cross-border mobility in conditions of deteriorating institutional conditions, and, on the other hand, the preserved transport connectivity of border regions even in conditions of prevailing barrier function of the border and positive reaction of their population to news about liberalization of border crossing regime, expressed in the growth of Internet requests.

Keywords: border region, cross-border cooperation, border permeability, transport, digitalization, cross-border planning, digital footprint

For citation: Mikhaylova, A.A., Hvalei, D.V. Digital monitoring of borderland connectivity of the exclave region. Russia: Society, Politics, History. 2022. No. 5(5). pp. 30-47.

Введение

Международным границам как институту присуще свойство динамизма (14). В различные периоды времени одни и те же участки государственных границ – диады (по терминологии М. Фуше (12)), могут отличаться уровнем проницаемости, что сопряжено с влиянием многих факторов соседства. Основные из них – величина потенциальных экономических выгод, национальные геополитические приоритеты, сочетание местных и государственных интересов, характер взаимоотношений с соседним государством (уровень конфликтности отношений) (17). Изменение соотношения данных факторов определяет готовность страны и возможности для ее регионов к трансграничным взаимодействиям, сопровождаясь снижением или увеличением барьерности границы. В этом отношении показателен опыт Польши, имеющей более высокий уровень проницаемости на западных (11), нежели восточных (16) рубежах. При этом даже на открытой польско-немецкой границе сохраняются определенные ограничения, препятствующие полной интеграции приграничных территорий двух стран (11).

Особенно актуален вопрос оценки проницаемости приграничья – для России, характеризующейся протяженной линией государственной границы, наличием «старых», «новых» (образовавшихся после распада СССР) и «новейших» (вошедших в состав РФ в последнее десятилетие) приграничных регионов. В отечественной исследовательской практике уже накоплен опыт по оценке барьерности (3) и контактности (8) отдельных секторов (диад) границы. Однако постоянно меняющаяся внешнеполитическая и геоэкономическая ситуация и сильная межрегиональная дифференциация (как внутри страны (6), так и на внешнем контуре (2)) требуют актуализации ранее предложенных подходов.

Отдельный пласт научной литературы по приграничной проблематике (7, 9) посвящен рассмотрению приграничного положения как ресурса, который может быть использован в региональной политике для повышения конкурентоспособности приграничного региона через реализацию его контактной (в первую очередь, внешнеэкономической) функции. Результаты исследования (1) показывают, что укрепление связей между граничащими регионами соседних стран благоприятно влияет на уровень их экономического развития и позволяет преодолевать негативные эффекты периферийности. Выделяют (22) три теоретических подхода к анализу приграничного взаимодействия, в основе которых лежат потоки, люди и/или связи трансграничного сотрудничества. Обратимся к последнему.

Трансграничное сотрудничество представляет собой тип сложных многоаспектных и многоотраслевых взаимодействий между приграничными регионами, требующих соответствующей благоприятной институциональной основы, как правило, формируемой национальными и наднациональными органами власти.

В статье Э. Брунет-Джайли (10) на основе обзора мировой практики трансграничного сотрудничества показана определяющая роль в его успешном развитии постоянных координационных институтов, в которых представлены интересы всех заинтересованных сторон (в т.ч. местных и региональных органов власти и организаций частного сектора) по обе стороны границы.

Важнейший вклад в развитие трансграничных взаимодействий вносит транспорт. Недостаточные трансграничная транспортная проницаемость и доступность приграничных регионов – существенный барьер для обеспечения их территориальной сплоченности, что актуально для национальных пространств с различной степенью взаимной интеграции (примеры стран ЕС (18), США и Мексики (13)). Дорожная сеть, расположение и характер функционирования инфраструктуры пограничного контроля, наличие трансграничных маршрутов общественного транспорта – базисные системные факторы, определяющие последующую динамику трансграничных отношений в других сферах (трудова миграция, международная торговля, туризм и др.). Исследование детерминант трансграничного сотрудничества на примере Венгрии (15) показало наличие прямой положительной связи между интенсивностью сотрудничества и развитием транспортной инфраструктуры, в то время как туризм и социально-экономические условия отнесены к косвенным факторам.

При этом даже открытый режим функционирования границ не свидетельствует о полном исчезновении их барьерных функций. Например, трансграничная мобильность людей и грузов в ЕС все еще требует преодоления правовых, административных, языковых, инфраструктурных и иных ограничений (18, 19). Значительный вклад в понимание хрупкости шенгенского пространства внесла пандемия COVID-19, когда обострилась потребность в разработке кризисной системы трансграничного управления транспортной системой и поездками (21).

В коллективном исследовании (19) отмечается, что развитие трансграничных регионов через обеспечение их транспортной доступности требует перехода от национального к трансграничному планированию транспортных сетей, услуг и инфраструктуры. Ключевой составляющей такого планирования является интеграция операционных процессов (систем продажи билетов, информирования, построения маршрутов и др.) через широкое внедрение цифровых технологий. Например, подобные цифровые инициативы по гармонизации трансграничного транспорта реализуются в рамках Евразийского экономического союза (5).

В данном исследовании мы фокусируемся на оценке динамики транспортных связей между приграничными регионами в период смены отношений добрососедства на конфликтные. Наша цель – проследить степень трансграничной интеграции их транспортных систем в условиях усиливающегося влияния барьерной функции границы. Мы ожидаем, что после введения дополнительных ограничительных мер, во-первых, транспортные системы приграничных регионов все равно не будут полностью

изолированы, а во-вторых, запрос населения этих регионов на трансграничные перемещения, выраженный в формате онлайн-поиска, будет сохраняться, что также требует создания цифровых трансграничных информационных систем, информирующих об изменениях в приграничном передвижении.

Материалы и методы исследования

В качестве объекта исследования выбрана эксклавная Калининградская область России, представляющая интерес по нескольким причинам.

Во-первых, наличие у одного приграничного региона двух диад – российско-литовской и российско-польской, дает возможность проведения сравнительного анализа контактности каждого из сегментов государственной границы за один и тот же временной период.

Во-вторых, эффективность транспортного комплекса эксклава оказывает значительное влияние на развитие его экономики, а сам комплекс интегрирован в транспортные системы соседних государств, что позволяет оценить трансграничный охват транспортных сетей и выполнение ими транзитных функций.

В-третьих, до определенного момента российский регион достаточно активно развивал кооперационные связи с соседними странами, в т.ч. через механизм программ приграничного сотрудничества Россия–ЕС и участия в различных интеграционных объединениях (еврорегионах и др.). В совокупности с действием упрощенного режима пересечения границы между Калининградской областью и Польшей в 2012–2016 гг. это оказывало благоприятное воздействие на общую контактность диад в допандемийный период (до 2020 г.).

В-четвертых, в настоящее время Калининградская область, трансформируясь из региона сотрудничества в балтийский рубеж России, испытывает негативные эффекты от повторного (после ковидных мер) усиления барьерных функций границы как с польской, так и литовской стороны. Переходный период, когда адаптация необходима не только перевозчикам и логистическим компаниям, но и пользователям транспортных услуг приграничных регионов, требует более тщательного мониторинга контактности границы.

В данной статье мы фокусируемся на контактности и связности трансграничных пространств России (а именно Калининградской области), Польши и Литвы с позиции перемещения людей. Коммерческие перевозки остались вне поля изучения, что является лимитирующим фактором нашего исследования.

План исследования включал три взаимосвязанных блока.

Первый блок исследования посвящен анализу законодательной базы, регулировавшей пересечение границы с Польшей и Литвой для жителей Калининградской области в 2022 году. В анализе использованы данные интернет-

системы правовых актов Польши¹ и Литвы².

Второй блок посвящен оценке динамики фактического пересечения российско-польской и российско-литовской границы автомобильным и железнодорожным транспортом в 2021–2022 гг. В анализе использованы данные Калининградской областной таможни о загруженности автомобильных пунктов пропуска, публикуемые ежедневно³. База данных составленная помесечно и покрывает временной период с января по ноябрь (по состоянию на 12-е число). Информация о количестве оформленных легковых автомобильных транспортных средств собрана в разрезе 8 пунктов пропуска на границе с Польшей и Литвой. Дополнительно для российско-польской диады проанализирована глубина перемещения от границы за 1–3 кварталы 2022 года на основе данных Главного статистического управления Польши⁴, а для российско-литовской диады – данные о транзите пассажиров, перевозимых железнодорожным транспортом⁵.

Третий блок включал анализ динамики и географии поисковых интернет-запросов пользователей Калининградской области в отношении польских и литовских населенных пунктов, расположенных не далее 100 км от границы с российским эксклавом. В анализ вошел 101 населенный пункт (с численностью населения не менее 2 тыс. человек) в приграничье Польши и 93 населенных пункта (с численностью населения не менее 1 тыс. человек) – в приграничье Литвы. В исследовании использован инструментарий Яндекс Wordstat, что позволило выгрузить и обработать цифровые данные о количестве и разнообразии онлайн-запросов, охватывающих помесечный пользовательский интерес к трансграничным перемещениям в 2022 году. Сформированная база включает данные за 6 месяцев 2022 года: февраль, март, апрель, июль, октябрь, ноябрь. Подробный алгоритм сбора и обработки цифровых данных представлен в соответствующей статье (4).

Результаты исследования

Трансграничная мобильность через российско-польскую и российско-литовскую границы традиционно имела асимметрию в отношении выезда из Калининградской области РФ в сторону Польши на автомобильном транспорте (автобусы, легковые

1 ISAP – Internetowy System Aktów Prawnych. 2022. URL: <https://isap.sejm.gov.pl>

2 Nutarimas Dėl Kriterijų, Kurios Atitinkantys Rusijos Federacijos Piliiečiai Galį Būti Įleidžiami Per Europos Sąjungos Išorės Sieną į Lietuvos Respublikos Teritoriją Nepaprastosios Padėties Metu, Nustatymo. Lietuvos Respublikos Vyriausybė. 2022 m. rugsėjo 14 d. Nr. 937. URL: <https://www.e-tar.lt/portal/lt/legalAct/8077ef1035c011edb4cae1b158f98ea5>

3 Сведения о загруженности автомобильных пунктов пропуска. Калининградская областная таможня. URL: https://koblit.customs.gov.ru/checkpoints?rtu=&customs=&app=29372&date_from=12.11.2022+00%3A00&date_to=12.11.2022+23%3A59&cars=

4 Ruch graniczny oraz wydatki cudzoziemców w Polsce i Polaków za granicą w drugim kwartale 2022 roku. Główny Urząd Statystyczny. URL: <https://stat.gov.pl/obszary-tematyczne/ceny-handel/handel/ruch-graniczny-oraz-wydatki-cudzoziemcow-w-polsce-i-polakow-za-granica-w-drugim-kwartale-2022-roku,13,36.html>

5 Statistics Lithuania. URL: <https://osp.stat.gov.lt/statistiniu-rodikliu-analize#/>

автомобили). В период действия Соглашения между Правительством Республики Польша и РФ о правилах местного приграничного движения (27 июля 2012 г. – 4 июля 2016 г.) общий объем пересечений границы на участке между Калининградской областью и Варминьско-Мазурским воеводством составлял свыше 6 млн в год, из которых около половины приходилось на поляков (20). Начиная с года приостановления, а по сути прекращения, специального режима для трансграничных перемещений их ежегодный объем начал снижаться, сократившись до 3,5 млн к допандемийному 2019 году. При этом если количество пересечений с российской стороны стабилизировалось на отметке 2,3 млн в год, то с польской – сократилось почти в 3 раза до 1,2 млн (2019 г.).

В 2020 году барьерные функции российско-польской границы усилились, что сопряжено с постепенным введением целой серии ограничительных антиковидных мер. С 15 марта согласно Постановлению министра внутренних дел и администрации Республики Польша от 13 марта 2020 года приостановлено пограничное сообщение с Россией (за исключением некоторых категорий граждан). Полностью закрыты погранпереходы Гусев – Голдап и Мамоново-I – Гроново. С 15 июня 2020 года введены дополнительные ограничения на воздушных и морских пограничных переходах. Результатом проводимой пограничной политики стало повторное после 2016 года сжатие потока трансграничной мобильности: с польской стороны в 6 раз до 0,2 млн пересечений, с российской – в 4,6 раза до 0,5 млн. Что ниже в 2 и более раза показателей 2010 года.

Аналогично польским мерам, введенным в связи с эпидемией коронавируса в 2020–2022 гг., действовали ограничения на передвижение через российско-литовскую границу, тем самым сократив трансграничную мобильность для жителей российского эксклава в рамках второй диады. Например, железнодорожный транзит пассажиров по территории Литвы в 2020 году в сравнении с 2019 годом снизился в 5 раз до 104,3 тыс. с небольшим приростом в 2021 году на 80,4 тыс. пассажиров. Сократилось количество пересечений границы на автомобильном транспорте.

В 2022 году начался третий этап в усилении барьерной функции границы как для российско-польской, так и российско-литовской диады, основным движущим фактором которого стал разворачивающийся с 24 февраля украинский кризис. Несмотря на отмену требований, связанных с COVID-19 (в 2022 г. Польшей – с 28 марта, Литвой – с 1 мая, Россией – с 15 июля), трансграничная мобильность из Калининградской области для граждан России не только не была возобновлена (несмотря на ожидания, подогреваемые СМИ), но и в значительной мере еще более ограничена.

С 11 апреля 2022 г. по распоряжению Генерального Консульства Польши в Калининграде был приостановлен прием документов на выдачу виз. С 29 апреля Польша ввела ограничения на движение с Россией и Беларусь по воздуху, с 15 июля – закрыт пешеходный переход Багратионовск–Безледы, а с 19 сентября – прекращено

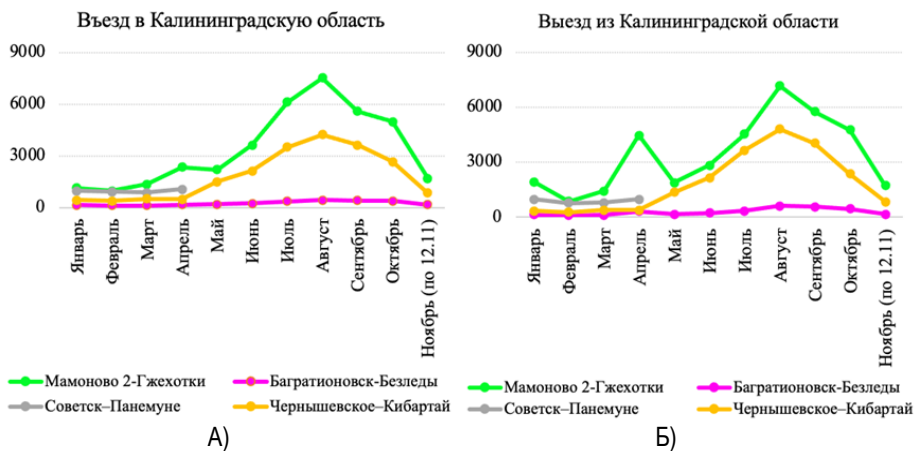
движение для граждан РФ с шенгенскими визами через все типы пограничных переходов (автомобильные, железнодорожные, воздушные, морские и речные).

Литва также поддержала курс на закрытость границ, гибко управляя барьерной функцией в течение 2022 года: с 25 февраля страна приостановила выдачу виз гражданам РФ, возобновив при этом с 8 марта выдачу упрощенных транзитных документов. С 28 апреля 2022 года прекращено автомобильное движение через пограничный пункт пропуска Советск–Панемуне с перенаправлением трафика трансграничной мобильности через пункт Чернышевское–Кибартай (в т.ч. с 26 июля 2022 г. открылась возможность пешеходного перехода). Еще через несколько месяцев, в сентябре, было в полном объеме приостановлено действие Соглашения между ЕС и РФ об упрощенном порядке выдачи виз и введены дополнительные условия по индивидуальной комплексной проверке (кроме лиц в транзитных поездках и грузовиках; имеющих двойное гражданство; следующих к родственникам).

Нестабильность работы пунктов пропуска нашла отражение в данных Калининградской областной таможни – рис. 1.

Рисунок 1. Загруженность автомобильных пунктов пропуска между Калининградской областью, Польшей и Литвой, 2022 г.⁶

Figure 1. Congestion of road border crossings between the Kaliningrad region, Poland and Lithuania, 2022.



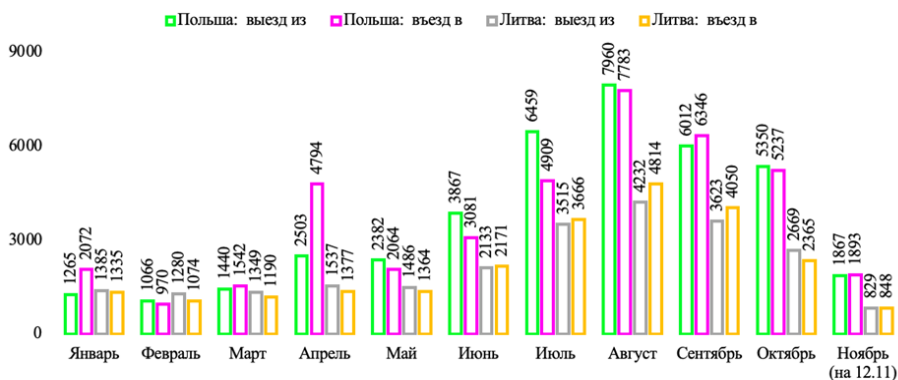
6 Составлено авторами по данным: Сведения о загруженности автомобильных пунктов пропуска. Калининградская областная таможня. URL: https://kobl.customs.gov.ru/checkpoints?rtu=&customs=&app=29372&date_from=12.11.2022+00%3A00&date_to=12.11.2022+23%3A59&cars=

Отметим, что как в период действия коронавирусных ограничений, так и внешнеполитических, с Калининградской областью сохранялось международное автобусное сообщение, охватывавшее населенные пункты Польши (основные – Варшава, Ольштынек, Гданьск, Эльблонг и другие) и Литвы (в направлениях Вильнюс–Мариамполе, Рига–Шяуляй). Однако воспользоваться данным видом транспорта могли лишь ограниченные группы лиц, подпадающие под исключения для пересечения границы (включая тех, кто имел двойное гражданство или вид на жительство других стран). Также продолжилось оказание услуг индивидуального автомобильного трансфера из Калининграда в Польшу и Литву, в т.ч. с пешим пересечением литовской границы.

На рисунке 2 показана общая помесечная динамика количества легковых автомобильных транспортных средств, прошедших оформление через автомобильные пункты пропуска в Калининградской области как на выезд из российского региона, так и на въезд.

Рисунок 2. Количество легковых автомобильных транспортных средств, прошедших оформление на автомобильных пунктах пропуска между Калининградской областью, Польшей и Литвой, 2022 г.⁷

Figure 2. The number of passenger cars cleared at road border crossing points between the Kaliningrad region, Poland and Lithuania, 2022.



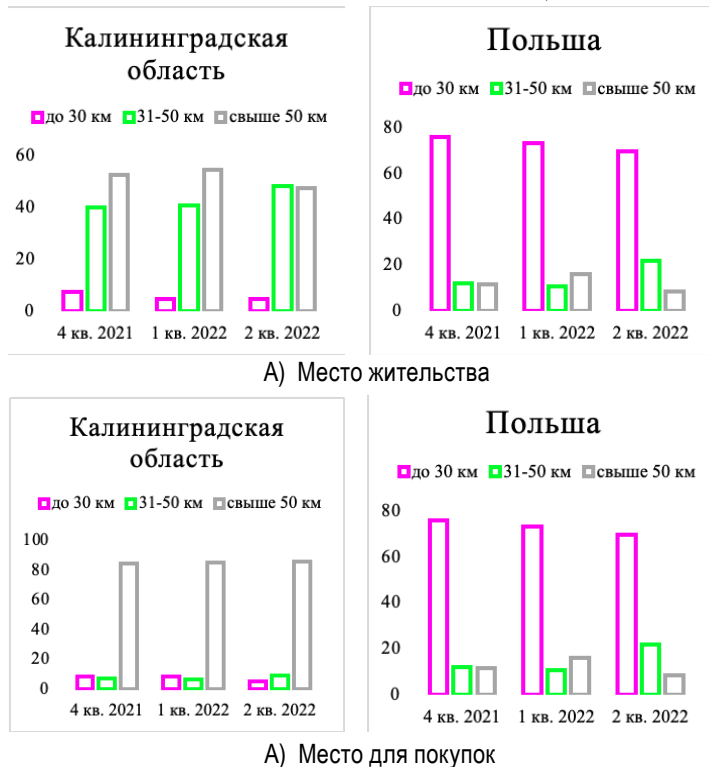
Трансграничная мобильность подвержена сезонным колебаниям с превалированием летне-осеннего периода, что справедливо как для польского, так и литовского направления. В январе-марте 2022 г. отмечался наименьший и при этом сопоставимый объем пересечений для обеих диад. Пиковые значения на выезд из Калининградской области в Польшу пришлось на апрель и август-октябрь, в Литву – июль-сентябрь.

⁷ Составлено авторами по данным: Сведения о загруженности автомобильных пунктов пропуска. Калининградская областная таможня. URL: https://kobl.customs.gov.ru/checkpoints?rtu=&customs=&app=29372&date_from=12.11.2022+00%3A00&date_to=12.11.2022+23%3A59&cars=

Рисунок 3 отражает глубину трансграничной мобильности для российско-польской диады в 2021–2022 гг. В отношении географии мест покупок, как конечных пунктов маршрута жителей приграничных регионов Польши и РФ, существенного изменения структуры в 2022 году не произошло. Традиционно большинство калининградцев продвигались по территории Польши на глубину свыше 50 км от пунктов пропуска в направлении крупных городов – Гданьск-Сопот-Гдыня, Ольштын и др., в то время как значительная часть поляков предпочитала совершать покупки близ российско-польской границы.

Рисунок 3. Структура трансграничной мобильности граждан Польши и России в российско-польском приграничье в 2021–2022 гг., %⁸

Figure 3. Structure of cross-border mobility of Polish and Russian citizens in the Russian-Polish border area in 2021–2022, %



8

Составлено авторами по данным: Ruch graniczny oraz wydatki cudzoziemców w Polsce i Polaków za granicą w drugim kwartale 2022 roku. Główny Urząd Statystyczny. URL: <https://stat.gov.pl/obszary-tematyczne/ceny-handel/handel/ruch-graniczny-oraz-wydatki-cudzoziemcow-w-polsce-i-polakow-za-granica-w-drugim-kwartale-2022-roku,13,36.html>

Интересно изменение распределения пересекающих российско-польскую границу по месту проживания – рис. 3а. Для Калининградской области к 2 кварталу 2022 г. произошло некоторое уменьшение доли наиболее удаленных приграничных территорий (свыше 50 км), как мест проживания тех, кто осуществляет трансграничное передвижение. По сути, это означает уменьшение количества путешествующих из Калининграда в пользу более близких к границе населенных пунктов региона. Для Польши динамика аналогичного показателя в рассматриваемом периоде оказалась нестабильной с существенным колебанием по географии проживания поляков, пересекающих границу с РФ.

Обсуждение результатов

Результаты анализа регистрируемой трансграничной мобильности в разрезе российско-польского и российско-литовского приграничья в 2022 году продемонстрировали негативные тенденции, связанные с усилением институциональных барьеров для перемещения (включая ограничения на пересечение для определенных групп граждан, изменения в режиме работы пограничных пунктов пропуска, приостановку / прекращение выдачи разрешительных документов). При этом усиливающаяся барьерность обеих диад не привела к полному прекращению перемещения через границы, а скорее способствовала развитию приспособленческих тенденций.

Для оценки более полной географии передвижения из Калининградской области через приграничные территории Польши и Литвы, не учитываемой в традиционной статистике, нами были проанализированы цифровые данные онлайн-запросов пользователей из российского эксклава, отражающие намерение к перемещению с февраля по ноябрь 2022 года. Всего за рассматриваемый период было выявлено 193 направления мобильности, вызвавшие интерес у пользователей из Калининградской области и включавшие польские и литовские населенные пункты не далее 100 км зоны от границы. Последние выступали как конечными, так и промежуточными пунктами формируемых онлайн-маршрутов.

В таблице 1 показана динамика и география поисковых интернет-запросов пользователей Калининградской области, отражающих интерес к трансграничной мобильности.

Таблица 1. Динамика интернет-запросов пользователей Калининградской области в отношении трансграничной мобильности, 2022 г.⁹
Table 1. Dynamics of Internet requests by users of the Kaliningrad region in relation to cross-border mobility, 2022

Месяц	Транспортные маршруты, ед.	Прирост новых населенных пунктов по отношению к предыдущему месяцу, ед.	Количество населенных пунктов в 100-км приграничной зоне, вошедших в онлайн-поиск, ед.		Международные направления мобильности*	
			Польша	Литва	Страны, ед.	Населенные пункты, ед.
Февраль	98	—	10	13	20	45
Март	108	13	10	10	20	46
Апрель	116	14	12	10	22	45
Июль	163	32	13	14	31	68
Октябрь	128	8	11	11	29	60
Ноябрь	122	2	10	11	29	56

Примечание:* учтены исключительно международные направления мобильности, вошедшие в онлайн-поиск пользователей Калининградской области совместно с польскими или литовскими населенными пунктами из 100-км приграничной зоны

Представленные данные демонстрируют сохраняющуюся включенность эксклавного региона РФ в более широкую сеть трансграничных и международных транспортных маршрутов даже после введения институциональных ограничений. При этом количество польских и литовских населенных пунктов, рассматриваемых калининградцами в качестве возможных транспортных хабов в 100-км приграничной зоне, устойчиво. Среди основных – польские Гданьск, Гдыня, Ольштын и литовские Клайпеда, Каунас, Кибартай.

Обращает на себя внимание произошедшее во второй половине 2022 года существенное расширение географии поиска международных направлений мобильности через польские и литовские населенные пункты. В июле-ноябре 2022 года отмечено появление и последующее сохранение интереса к путешествиям в города Болгарии (Бургас), Бельгии (Брюссель), Германии (Кельн, Дюссельдорф, Мюнхен), Кипра (Ларнака), Сербии (Белград), Словакии (Братислава), Финляндии (Хельсинки), Швейцарии (Цюрих). Также в отдельные месяцы в географию поиска входили населенные пункты Беларуси, Великобритании, Израиля, Румынии, Швеции.

9 Составлено авторами на основе данных Яндекс.Wordstat. URL: <https://wordstat.yandex.ru>

Таким образом, можно утверждать, что несмотря на институциональные ограничения, потребность и интерес к трансграничной мобильности у пользователей из российского эксклава сохраняется. Однако приграничные населенные пункты Польши и Литвы в условиях отхода от добрососедских отношений с РФ все реже в 2022 году выступали самостоятельными дестинациями для калининградцев, продолжая при этом выполнять связующие функции в рамках трансграничной транспортной системы.

Выводы

В данном исследовании представлены результаты мониторинга изменения контактно-барьерной функций границы между приграничными регионами России и странами ЕС (Польшей и Литвой) в период смены геополитического курса с добрососедства на конфронтацию в 2022 году с использованием цифровых данных. Приграничные регионы, особенно муниципалитеты, расположенные близ государственной границы, традиционно рассматриваются в качестве периферийных. Однако при благоприятных институциональных условиях и развитой транспортной инфраструктуре они могут реализовывать выгоды своего экономико-географического положения через трансграничное сотрудничество.

Устойчивое передвижение населения через государственную границу сопряжено не только с культурно-досуговой активностью, но особым местным жизненным укладом и занятостью, предполагающими в т.ч. соответствующее законное оформление (например, получение визы по работе или учебе, вида на жительство, двойного гражданства и т.д.). В период роста барьерности границы наличие дополнительных оснований для трансграничной мобильности позволяет сохранить отдельным категориям граждан право на передвижение. Опыт Калининградской области показывает, что это создает возможности для адаптации населения к меняющимся условиям и поддержанию минимально возможного уровня трансграничной мобильности в условиях курса на закрытость границ. При этом оценка онлайн-запросов в отношении передвижения демонстрирует сохранение заинтересованности жителей эксклава в определенных трансграничных маршрутах (в первую очередь транзитных) даже при действующих ограничениях, а также поиска альтернативных решений для перемещения.

Таким образом, наличие предшествующего опыта интеграции приграничных сообществ, а в случае Калининградской области – партнерских связей с приграничными польскими и литовскими регионами, способно обеспечить базис для сохранения у населения интереса к приграничным контактам и мобильности даже в условиях усиления барьерной функции границы. При этом мониторинг географии

и динамики онлайн-запросов пользователей из приграничных регионов позволяет оценить степень адаптации к постоянно меняющимся условиям и прогнозировать изменения в трансграничном передвижении.

Исследование выполнено при поддержке РФ, грант 21-77-00082.

Список источников

1. Дорошенко С.В., Посысоева К.А. (2021), Эконометрическая оценка стратегических факторов развития приграничных регионов России [Econometric estimation of strategic development factors of Russian border regions]. Экономика региона. № 17(2). С.431-444. <https://doi.org/10.17059/ekon. reg.2021-2-6>
2. Зотова М.В., Колосов В.А., Гриценко А.А., Себенцов А.Б., Карпенко М.С. (2018), Территориальные градиенты социально-экономического развития российского пограничья [Territorial gradients in the socioeconomic development of the Russian border regions]. Известия РАН. Серия Географическая. № 5. С. 7-21. <https://doi.org/10.1134/S2587556618050163>
3. Колосов В.А., Зотова М.В., Себенцов А.Б. (2016), Барьерная функция российских границ. Известия Российской академии наук [Barrier function of Russian borders]. Серия географическая. № 5. С. 8-20. <https://doi.org/10.15356/0373-2444-2016-5-8-20>
4. Михайлова А.А., Хвалей Д.В., Михайлов А.С. (2022), Геоинформационная оценка интереса интернет-пользователей приграничного региона к трансграничной мобильности [Geoinformational assessment of the interest of internet users in the border region to cross-border mobility]. ИнтерКарто. ИнтерГИС. № 28(2). С. 146-159. <https://doi.org/10.35595/2414-9179-2022-2-28-146-159>
5. Реутов Е.В., Мухачёв А.А. (2019), Об основах евразийской интеграции в области транспорта [On the basis of Eurasian integration in the field of transport]. Транспортное дело России. № 5. С. 168-172.
6. Федоров Г.М. (2019), Социально-экономическая дифференциация регионов Западного порубежья России [Socio-economic differentiation of the regions of Russia's western borderland]. Региональные исследования. № 4. С. 58-72. <https://doi.org/10.5922/1994-5280-2019-4-5>
7. Хмелева Г.А., Федоренко П.В. (2021), Основные тенденции и факторы формирования конкурентных преимуществ приграничных регионов [Main trends and factors of cross-border regions competitive advantages]. Экономические отношения. № 11(2). С. 439-458. <https://doi.org/10.18334/eo.11.2.112112>
8. Bardal, A.B. (2020), The state border between China and Russia: permeability and barriers for international cooperation. Journal of Siberian Federal University. Humanities & Social Sciences. No. 13(11). pp. 1700-1709. <https://doi.org/10.17516/1997-1370-0676>

9. Basboga, K. (2020), The role of open borders and cross-border cooperation in regional growth across Europe. *Regional Studies, Regional Science*. No. 7(1). pp. 532-549. <https://doi.org/10.1080/21681376.2020.1842800>
10. Brunet-Jailly, E. (2022), Cross-border cooperation: a global overview. *Alternatives*. No. 47(1), pp. 3-17. <https://doi.org/10.1177/03043754211073463>
11. Dolzblasz, S., Zelek, K. (2019), Selected features of spatial management and economic activity in the vicinity of border-crossing points on the polish-german border. [Wybrane cechy zagospodarowania przestrzennego i aktywności gospodarczej w otoczeniu miejsc przekraczania granicy polsko-niemieckiej]. *Przegląd Geograficzny*. No. 91(4). pp. 487-510. <https://doi.org/10.7163/PrzG.2019.4.3>
12. Foucher, M. (1991), *Fronts et frontières. Un tour du monde géopolitique*. Paris, Fayard, 2e édition, 691 p.
13. Gutiérrez, M., Sánchez-Atondo, A., García, L., Mungaray-Moctezuma, A., Calderón, J. (2021), Understanding cross-border mobility in medium-small Mexico-U.S. Binational regions. Mexicali-Imperial Valley case study. *Transportation Research Interdisciplinary Perspectives*. No. 9. 100324. <https://doi.org/10.1016/j.trip.2021.100324>.
14. Hataley, T., Leuprecht, C. (2018), Determinants of Cross-Border Cooperation, *Journal of Borderlands Studies*. No. 33 (3). pp. 317-328. <https://doi.org/10.1080/08865655.2018.1482776>
15. Khmeleva, G.A., Kurnikova, M.V., Nedelka, E., Toth, B.I. (2022), Determinants of sustainable cross-border cooperation: A structural model for the hungarian context using the PLS-SEM methodology. *Sustainability (Switzerland)*. No. 14(2). 0893. <https://doi.org/10.3390/su14020893>
16. Komornicki, T., Wiśniewski, R., Kowalczyk, K. (2022), Modal split of passenger traffic: The polish section of EU external borders. *Moravian Geographical Reports*. No. 30 (2). pp. 116-133. <https://doi.org/10.2478/mgr-2022-0008>
17. Krakover, S. (1997). A boundary permeability model applied to Israel, Egypt, and Gaza strip tri-border area. *Geopolitics and International Boundaries*. No. 2(3). pp. 28-42. <https://doi.org/10.1080/13629379708407598>
18. Medeiros, E. (2019), Cross-border transports and cross-border mobility in EU border regions. *Case Studies on Transport Policy*. No. 7 (1). pp. 1-12. <https://doi.org/10.1016/j.cstp.2018.11.001>
19. Medeiros, E., Ferreira, R., Boijmans, P., Verschelde, N., Spisiak, R., Skonieczki, P., Dietachmair, J., Hurnaus, K., Ebster, M., Madsen, S., Ballaguy, R.-L., Volponi, E., Isinger, E., Voiry, P., Markl-Hummel, L., Harster, P., Sippel, L., Nolte, J., Maarfield, S., Lehnert, C., Perchel, A., Sodini, S., Mickova, B., Berzi, M. (2021), Boosting cross-border regions through better cross-border transport services. The European case, *Case Studies on Transport Policy*. No. 9 (1). pp. 291-301. <https://doi.org/10.1016/j.cstp.2021.01.006>.

20. Mikhaylova, A.A., Wendt, J.A., Hvalej, D.V., Bógdał-Brzezińska, A., Mikhaylov, A.S. (2022), Impact of cross-border tourism on the sustainable development of rural areas in the Russian-Polish and Russian-Kazakh borderlands. *Sustainability*. No. 14 (4). 2409. <https://doi.org/10.3390/su14042409>
21. Novotny, L., Böhm, H. (2022), New re-bordering left them alone and neglected: Czech cross-border commuters in german-czech borderland. *European Societies*. No. 24 (3), pp. 333-353.
22. van Houtum, H. (2000), III European perspectives on borderlands. *Journal of Borderlands Studies*. No. 15(1). pp. 56-83. <https://doi.org/10.1080/08865655.2000.9695542>

References

1. Doroshenko, S.V., Posysoeva, K.A. (2021), Econometric estimation of strategic development factors of russian border regions. *Economy of Region*. No. 17 (2). pp. 431-444. <https://doi.org/10.17059/ekon.reg.2021-2-6> (In Russian)
2. Zotova, M.V., Kolosov, V.A., Gritsenko, A.A., Sebentsov, A.B., Karpenko, M.S. (2018), Territorial gradients in the socioeconomic development of the Russian border regions. *Izvestiya Rossiiskoi Akademii Nauk. Seriya Geograficheskaya*. 5. pp. 7-21. <https://doi.org/10.1134/S2587556618050163> (In Russian)
3. Kolosov, V.A., Zotova, M.V., Sebentsov, A.B. (2016), Barrier function of russian borders. *Izvestiya Rossiiskoi Akademii Nauk. Seriya Geograficheskaya*. No. 5. pp. 8-20. <https://doi.org/10.15356/0373-2444-2016-5-8-20> (In Russian)
4. Mikhaylova, A.A., Hvalej, D.V., Mikhaylov, A.S. (2022), Geoinformational assessment of the interest of internet users in the border region to cross-border mobility InterCarto. *InterGIS*. No. 28 (2). pp. 146-159. <https://doi.org/10.35595/2414-9179-2022-2-28-146-159> (In Russian)
5. Reutov, E., Mukhachev, A. (2019), On the basis of Eurasian integration in the field of transport. *transport business in Russia*. No. 5. pp. 168-172. (In Russian)
6. Fedorov, G.M. (2019), Socio-economic differentiation of the regions of Russia's western borderland. *Regional'nye issledovaniya*. No. 4. pp. 58-72. <https://doi.org/10.5922/1994-5280-2019-4-5> (In Russian)
7. Khmeleva, G.A., Fedorenko, R.V. (2021), Main trends and factors of cross-border regions competitive advantages. *Ekonomicheskie otnosheniya*. No. 11 (2). pp. 439-458. <https://doi.org/10.18334/eo.11.2.112112> (In Russian)
8. Bardal, A.B. (2020), The state border between China and Russia: permeability and barriers for international cooperation. *Journal of Siberian Federal University. Humanities & Social Sciences*. No. 13(11). pp. 1700-1709. <https://doi.org/10.17516/1997-1370-0676> (In Russian)
9. Basboga, K. (2020), The role of open borders and cross-border cooperation in regional growth across Europe. *Regional Studies, Regional Science*. No. 7(1). pp. 532-549. <https://doi.org/10.1080/21681376.2020.1842800>

10. Brunet-Jailly, E. (2022), Cross-border cooperation: a global overview. *Alternatives*. No. 47(1), pp. 3-17. <https://doi.org/10.1177/03043754211073463>
11. Dolzblasz, S., Zelek, K. (2019), Selected features of spatial management and economic activity in the vicinity of border-crossing points on the polish-german border. [Wybrane cechy zagospodarowania przestrzennego i aktywności gospodarczej w otoczeniu miejsc przekraczania granicy polsko-niemieckiej]. *Przegląd Geograficzny*. No. 91(4). pp. 487-510. <https://doi.org/10.7163/PrzG.2019.4.3>
12. Foucher, M. (1991), *Fronts et frontières. Un tour du monde géopolitique*. Paris, Fayard, 2e édition, 691 p.
13. Gutiérrez, M., Sánchez-Atondo, A., García, L., Mungaray-Moctezuma, A., Calderón, J. (2021), Understanding cross-border mobility in medium-small Mexico-U.S. Binational regions. Mexicali-Imperial Valley case study. *Transportation Research Interdisciplinary Perspectives*. No. 9. 100324. <https://doi.org/10.1016/j.trip.2021.100324>.
14. Hataley, T., Leuprecht, C. (2018), Determinants of Cross-Border Cooperation, *Journal of Borderlands Studies*. No. 33 (3). pp. 317-328. <https://doi.org/10.1080/08865655.2018.1482776>
15. Khmeleva, G.A., Kurnikova, M.V., Nedelka, E., Toth, B.I. (2022), Determinants of sustainable cross-border cooperation: A structural model for the hungarian context using the PLS-SEM methodology. *Sustainability (Switzerland)*. No. 14(2). 0893. <https://doi.org/10.3390/su14020893>
16. Komornicki, T., Wiśniewski, R., Kowalczyk, K. (2022), Modal split of passenger traffic: The polish section of EU external borders. *Moravian Geographical Reports*. No. 30 (2). pp. 116-133. <https://doi.org/10.2478/mgr-2022-0008>
17. Krakover, S. (1997). A boundary permeability model applied to Israel, Egypt, and Gaza strip tri-border area. *Geopolitics and International Boundaries*. No. 2(3). pp. 28-42. <https://doi.org/10.1080/13629379708407598>
18. Medeiros, E. (2019), Cross-border transports and cross-border mobility in EU border regions. *Case Studies on Transport Policy*. No. 7 (1). pp. 1-12. <https://doi.org/10.1016/j.cstp.2018.11.001>
19. Medeiros, E., Ferreira, R., Boijmans, P., Verschelde, N., Spisiak, R., Skonieczki, P., Dietachmair, J., Hurnaus, K., Ebster, M., Madsen, S., Ballaguy, R.-L., Volponi, E., Isinger, E., Voiry, P., Markl-Hummel, L., Harster, P., Sippel, L., Nolte, J., Maarfield, S., Lehnert, C., Perchel, A., Sodini, S., Mickova, B., Berzi, M. (2021), Boosting cross-border regions through better cross-border transport services. The European case, *Case Studies on Transport Policy*. No. 9 (1). pp. 291-301. <https://doi.org/10.1016/j.cstp.2021.01.006>.
20. Mikhaylova, A.A., Wendt, J.A., Hvalec, D.V., Bógdał-Brzezińska, A., Mikhaylov, A.S. (2022), Impact of cross-border tourism on the sustainable development of rural areas in the Russian-Polish and Russian-Kazakh borderlands. *Sustainability*. No. 14 (4). 2409. <https://doi.org/10.3390/su14042409>

21. Novotny, L., Böhm, H. (2022), New re-bordering left them alone and neglected: Czech cross-border commuters in german-czech borderland. *European Societies*. No. 24 (3), pp. 333-353.
22. van Houtum, H. (2000), III European perspectives on borderlands. *Journal of Borderlands Studies*. No. 15(1). pp. 56-83. <https://doi.org/10.1080/08865655.2000.9695542>

Информация об авторах

МИХАЙЛОВА Анна Алексеевна, кандидат географических наук, старший научный сотрудник Центра геополитических исследований Балтийского региона, Балтийский федеральный университет имени Иммануила Канта, Калининград, Российская Федерация. E-mail: tikhonova.1989@mail.ru, ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-6807-6074>

ХВАЛЕЙ Дмитрий Витальевич, аспирант, Балтийский федеральный университет имени Иммануила Канта, Калининград, Российская Федерация. E-mail: DKHvalei1@kantiana.ru, ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-9701-9442>

About the authors

Anna A. MIKHAYLOVA, CandSc (Geo.), Senior Researcher, Center for Geopolitical Studies of the Baltic Region, Immanuel Kant Baltic Federal University, Kaliningrad, Russian Federation. E-mail: tikhonova.1989@mail.ru, ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-6807-6074>

Dmitry V. HVALEY, postgraduate student, Immanuel Kant Baltic Federal University, Kaliningrad, Russian Federation. E-mail: DKHvalei1@kantiana.ru, ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-9701-9442>