

УДК 332.12

## **ПРИГРАНИЧНОСТЬ КАК ФАКТОР ЭКОНОМИЧЕСКОГО РАЗВИТИЯ РЕГИОНА**

**Н. Г. Колесников**

*Институт экономики Карельского научного центра РАН*

Исследуется влияние приграничного положения на социально-экономическое развитие регионов в России и Финляндии. Предлагается определение понятия «приграничность». С помощью аппарата новой экономической географии предлагается методика измерения факторов периферийности и приграничности. Приводится сравнительный анализ трех регионов России по степени периферийности и приграничности. Предлагаются практические рекомендации по снижению периферийности и вовлечению ресурса приграничности в улучшение условий для экономического развития региона.

**Ключевые слова:** приграничные регионы, трансграничное экономическое взаимодействие, приграничность, периферийность, новая экономическая география, пространственные измерения, социально-экономическое развитие.

### **N. G. Kolesnikov. BORDERNESS AS A DRIVER OF REGIONAL ECONOMIC DEVELOPMENT**

We investigate the effect of borderness on the social and economic development of regions in Russia and Finland. The concept of «borderness» is defined. The tools of new economic geography are employed to measure the compounds of peripherality and borderness. Three border regions in Russia are compared in terms of their peripherality and borderness. Policy recommendations are given for reducing peripherality and utilizing the borderness potential to enhance the region's economic environment.

**Key words:** border regions, cross-border economic interactions, borderness, peripherality, new economic geography, spatial dimensions, socio-economic development.

---

На территории субъектов федерации, граничащих с Финляндией, действует более десяти многосторонних пунктов пропуска, многие из которых функционируют в круглосуточном режиме. Официальные лица Финляндии являются в Евросоюзе самыми активными сторонниками отмены визового режима с Россией. В Северной Карелии – одном из регионов Финляндии, граничащих с Россией, – обсуждается вопрос о придании русскому языку статуса официального. В Республике Карелия, по раз-

личным оценкам, более 90 % лесозаготовок переведено на технологию заготовки древесины с помощью харвестеров и форвардеров, пришедшей в Россию с финской стороны. Данные факты свидетельствуют об активном трансграничном сотрудничестве России и Финляндии, их взаимопроникновении в различных сферах.

Государственная граница, как правило, разделяет две экономические системы, обладающие различным потенциалом. Потенциал экономической системы при этом является не одно-

мерной величиной: можно выделить весьма широкий набор характеристик, определяющий потенциал системы в различных сферах – финансовый потенциал, трудовые ресурсы, природные ресурсы, интеллектуальный капитал, технологии. Разности потенциалов в тех или иных сферах между двумя соседними государствами неизбежно приводят к стремлению к их перетоку через границу. Там, где разность потенциалов значительна, как, например, на границе между Россией и Финляндией, можно ожидать соответствующий значительный переток.

На переднем крае трансграничного сотрудничества находятся приграничные регионы. В связи с этим будет логично предложить гипотезу, что первым – как по времени, так и по объему перетока потенциалов – бенефициаром трансграничного сотрудничества двух соседних стран являются именно приграничные регионы, которые таким образом в социально-экономическом развитии получают сравнительное преимущество относительно глубинных регионов. Целью настоящей работы является теоретическое обоснование влияния пространственного положения региона относительно границы на его социально-экономическое развитие и проверка предложенной гипотезы на примере приграничных регионов на границе России и Финляндии.

Большинство приграничных регионов в России относятся к категории периферийных, поскольку, как правило, чем регион ближе к внешним границам, тем он дальше от крупных экономических центров. Такое размещение производительных сил относим к наследию советской эпохи, поскольку данная закономерность в целом характерна для закрытых экономик [Пилясов, 2011]. На границе с Финляндией к российским периферийным регионам можно отнести Республику Карелия и Мурманскую область. Ленинградскую область, также занимающую приграничное положение, к периферийным не относим в силу ее непосредственной близости ко второму по величине экономическому центру России – Санкт-Петербургу. На территории Финляндии общую границу с Россией имеют десять административных районов уровня LAU-1<sup>1</sup>, в официальной статистике и экономической литературе Финляндии именуемые «экономическими регионами» или «суб-регионами». Степень различия экономических регионов Финляндии по признаку периферийности в целом меньше, чем в России, в силу

большей пространственной распределенности экономической активности; однако, согласно общепризнанным результатам исследований, периферийность финляндских регионов возрастает по мере движения с юго-запада на северо-восток (см. [Suorsa, 2007]).

Рассмотрим, как влияет приграничное положение на социально-экономическое положение региона в Финляндии. Статистические данные, представляющие интерес для нашего исследования, в разрезе экономических регионов Финляндии доступны только по показателю «доходы домохозяйств» [Statistics Finland]. Исследуемым периодом были приняты 1995–2009 гг. Поскольку нашей целью является сравнительный анализ финляндских регионов по данному показателю без международных сопоставлений, то временные ряды данных были очищены от общенационального тренда. Для каждого экономического региона Финляндии был вычислен ряд значений среднего дохода одного домохозяйства в регионе, отнесенного к среднему значению в целом по стране в соответствующем году.

Таким образом, были получены ряды статистических данных, демонстрирующие, как изменялись доходы домохозяйств в регионе относительно среднего общенационального уровня. Результаты расчетов проиллюстрированы на карте (рис. 1): темным оттенком обозначены регионы с положительной динамикой изменения доходов домохозяйств относительно общенационального уровня (т. е. богатеющие быстрее среднестатистического финского региона), светлым оттенком обозначены регионы с отрицательной динамикой (т. е. с течением времени все больше отстающие от общенационального уровня).

Регионы Финляндии, граничащие с Россией, относятся к разряду отстающих, при этом их отставание от условного среднестатистического региона с каждым годом увеличивается. В целом, динамика доходов домохозяйств в финляндских регионах подчиняется логике периферийности: чем дальше от юго-запада Финляндии, тем депрессивнее регион; а приграничное с Россией положение не оказывает положительного влияния. Таким образом, относительно приграничных регионов Финляндии гипотеза об их опережающем развитии не подтвердилась. Возможно, трансграничный переток потенциалов между Россией и Финляндией создает сравнительные преимущества для развития приграничным регионам только на российской стороне? Проверим нашу гипотезу для приграничных регионов России.

<sup>1</sup> LAU – англ. Local Administrative Unit, рус. местная административная единица. Регионы уровня LAU-1 в Финляндии занимают промежуточное положение между муниципальными районами и провинциями; общее их количество в стране 71.

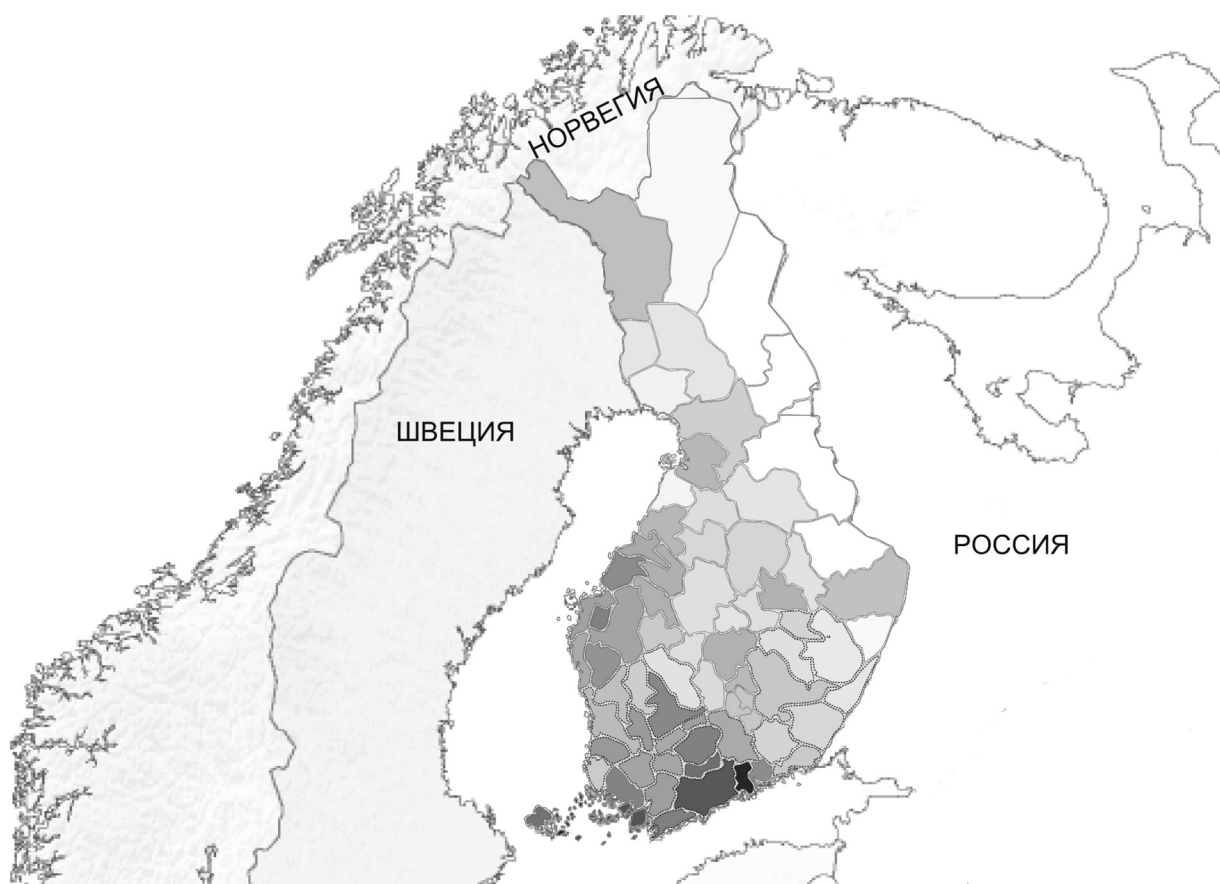


Рис. 1. Динамика доходов домохозяйств в Финляндии в 1995–2009 гг. (источник – Statistics Finland [Statistics Finland]). Темный оттенок – динамика лучше среднего, светлый оттенок – динамика хуже среднего

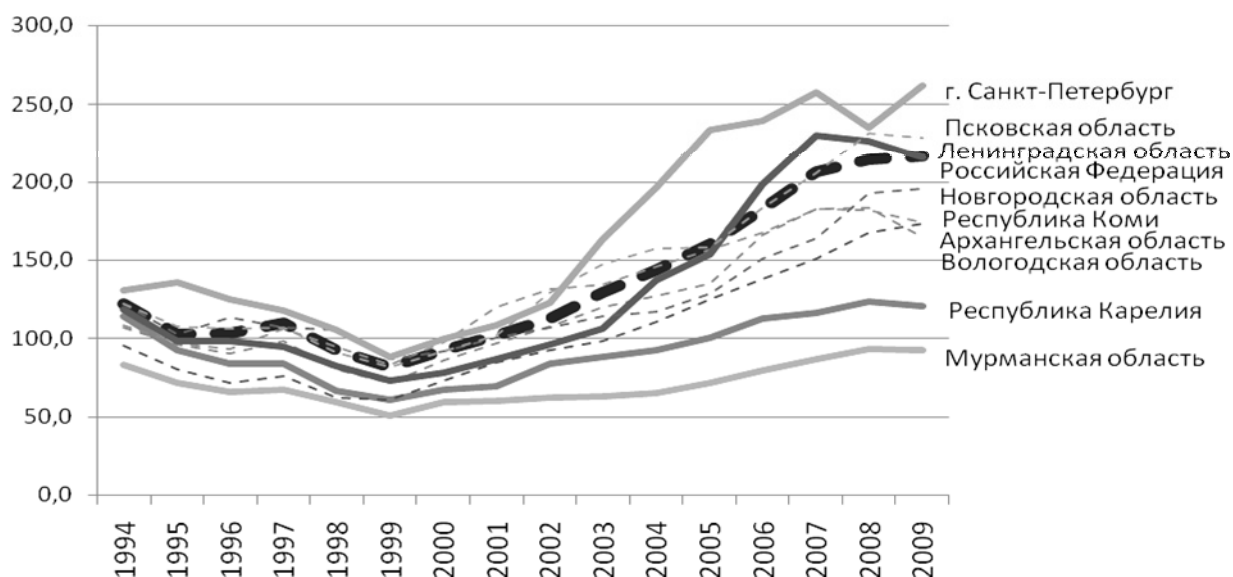


Рис. 2. Реальные денежные доходы населения, в % к уровню 1993 г. (источник – Росстат [Центральная база статистических данных])

На графике (рис. 2) представлена динамика изменения реальных денежных доходов населения в регионах Северо-Западного федерального округа относительно уровня 1993 г.

Как видим, Мурманская область и Республика Карелия по доходам населения демонстрируют постоянно нарастающее отставание от общероссийского уровня. Кроме того, наблюда-

ется отставание данных регионов также от соседних регионов, не имеющих общей границы с Финляндией, но расположенных ближе к экономическим центрам страны. Доходы населения в Ленинградской области и Санкт-Петербурге, напротив, растут относительно общероссийского уровня. Таким образом, на российской стороне наблюдается тот же характер развития приграничных регионов, что и в Финляндии: чем периферийнее регион, тем хуже динамика доходов населения, при этом положительное влияние приграничного положения на социально-экономическое развитие региона (по крайней мере, в части доходов населения) не наблюдается.

Наша гипотеза об опережающем развитии приграничных регионов не подтвердилась ни для России, ни для Финляндии. Можно предположить, что барьер на границе столь высок, что разность потенциалов по разные стороны границы не приводит к их трансграничному перетоку, к реальному экономическому взаимодействию; либо барьер низок, но трансграничное взаимодействие осуществляется непосредственно между экономическими центрами двух стран, минуя приграничные регионы. Проверим данное предположение, используя в качестве индикатора трансграничного экономического взаимодействия объем инвестиций.

Пространственное распределение инвестиций из Финляндии в Россию (рис. 3) свидетельствует о том, что они территориально тяготеют к российско-финской границе, а также к поясу регионов между двумя крупнейшими экономическими центрами России – Москвой и Санкт-Петербургом. Остальные регионы России привлекают инвестиции из Финляндии в относительно меньшем объеме, либо не привлекают их вовсе. Более того, согласно исследованиям [Шишкин, Колесников, 2009], инвестиции из Финляндии в приграничных регионах России наиболее диверсифицированы как по объектам (отраслям-реципиентам), так и по субъектам, т. е. осуществляются компаниями различных «типоразмеров» – от малых предприятий до крупных корпораций. Диверсифицированность инвестиций свидетельствует об их устойчивости как явления. Таким образом, приграничное с Финляндией положение региона является его преимуществом относительно глубинных регионов и приносит реальные экономические блага в виде инвестиций. Предположение об отсутствии перетока экономических потенциалов, а также об исключении периферийных приграничных регионов России из трансграничного взаимодействия с Финляндией не подтвердилось.

Обобщим промежуточные выводы. Трансграничное экономическое взаимодействие между Россией и Финляндией осуществляется, и оно наполнено реальным содержанием. Приграничные регионы являются одними из основных бенефициаров трансграничного сотрудничества. Таким образом, приграничные регионы извлекают выгоду из своего пространственного положения, обладая преимуществом, которого лишены глубинные регионы. Однако из двух пространственных факторов – приграничности и периферийности – решающее влияние на социально-экономическое развитие региона оказывает не его положение относительно внешней границы, а степень его периферийности, причем данное утверждение справедливо как для России, так и для Финляндии.

Влияние пространственных факторов на экономическое развитие и, в частности, понятие периферийности глубоко и подробно исследуются в современной научной литературе [Пилясов, 2011]. В соответствии с терминологией, принятой в докладе о мировом развитии Всемирного банка [Доклад..., 2009], посвященном новой экономической географии, экономическое пространство характеризуется по трем признакам («пространственным измерениям»): плотность, расстояние и разобщенность. Данные пространственные измерения применяются для характеристики периферийности региона: периферийность тем выше и, соответственно, условия для развития региона тем хуже, чем меньше концентрация населения в агломерациях (плотность), больше расстояние до крупных экономических центров и выше барьеры на границах региона (разобщенность). Вместе с тем с помощью аппарата новой экономической географии можно оценить приграничность региона.

В экономической литературе нет устоявшегося определения понятия «приграничность», поэтому необходимо привести принятое в рамках данной работы определение.

Приграничность – это предрасположенность региона какой-либо страны к трансграничному экономическому взаимодействию с сопредельными странами. Выявим, как влияют на приграничность указанные пространственные измерения, предложим показатели, выражающие пространственные измерения в измеримых величинах, и проведем краткий сравнительный анализ граничащих с Финляндией регионов России по данным признакам.

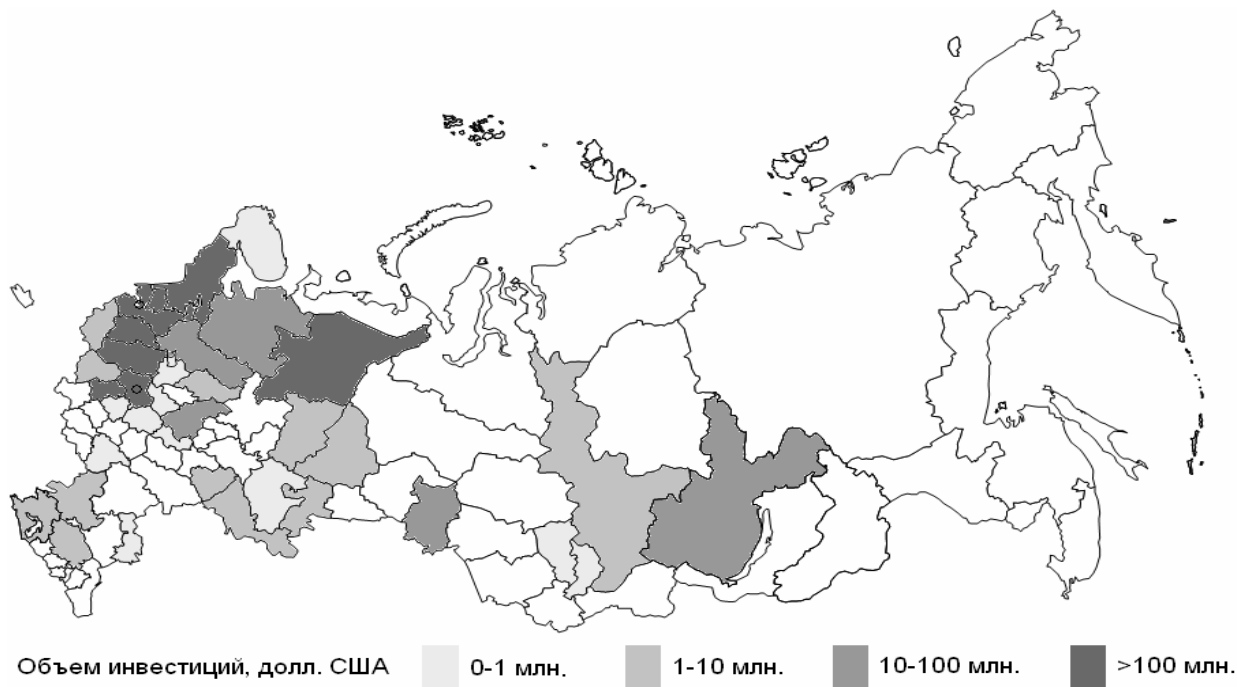


Рис. 3. Инвестиции из Финляндии в 2006–2009 гг. (источник – Росстат [Центральная база статистических данных])

### Пространственные факторы приграничности и периферийности

**Плотность.** Концентрация населения в агломерациях (плотность) свидетельствует о потенциале эндогенного роста в регионе: малая концентрация является причиной слабого эффекта экономии от масштаба или даже его отсутствия и, как следствие, ориентации региона на использование преимущественно природных ресурсов, а не интеллектуального капитала. Таким образом, малая плотность является одним из признаков периферийности региона.

Влияние концентрации населения в агломерациях на приграничность региона не столь очевидно, поскольку не зависит непосредственно от расположения региона относительно государственной границы. Однако поскольку мы определили приграничность как предрасположенность региона к экономическому трансграничному взаимодействию, зависимость между плотностью и приграничностью есть, и она существенна. Действительно, если взять два региона с различной концентрацией населения в агломерациях и прочими равными пространственными характеристиками, то регион с большей концентрацией, во-первых, предоставляет зарубежным инвесторам больше возможностей для инвестирования в создание новых производств за счет большего эффекта экономии от масштаба, во-вторых, предлагает больший объем внутреннего рынка, сосредоточенного в конкретных точках в пространстве. Образно говоря, регион-«цветущий сад» имеет больше возможностей и поводов для трансграничного сотрудни-

чества, чем регион-«пустыня». Следует отметить, что плотность является факультативным признаком приграничности, который следует рассматривать только вкупе с остальными пространственными измерениями.

Традиционный показатель «плотность населения» как количество человек на единицу площади региона не отвечает задачам оценки концентрации населения в агломерациях, поскольку не учитывает пространственное распределение населения внутри региона (субъекта федерации или муниципального района). В связи с этим в настоящей работе была принята оригинальная методика расчета концентрации населения в агломерациях. В соответствии с данной методикой агломерацией принимается совокупность населенных пунктов, расположенных не далее определенного расстояния по транспортным коммуникациям от наиболее крупного населенного пункта в каждой совокупности (центра агломерации); при этом максимально возможная удаленность от центра агломерации принимается такой, чтобы обеспечивалась возможность ежедневной маятниковой миграции. Количественной оценкой степени концентрации населения в агломерациях была определена средне-взвешенная численность населения агломерации, рассчитанная по формуле (1):

$$\bar{p} = \frac{\sum_{i=1}^n p_i v_i}{\sum_{i=1}^n p_i}, \quad (1)$$

где  $n$  – количество агломераций,  $p_i$  – население  $i$ -й агломерации.

По расчетам автора, степень концентрации населения в агломерациях наименьшая в

Республике Карелия (средневзвешенная численность населения агломерации меньше 150 тыс. человек), выше в Мурманской области (200–250 тыс. человек) и наибольшая в Санкт-Петербурге с Ленинградской областью (много больше 1 млн человек).

**Расстояние.** Расстояние до крупных экономических центров является, пожалуй, ключевым показателем периферийности. Для определения приграничности расстояние имеет столь же существенное значение, хотя применение данного пространственного измерения имеет определенную специфику: необходимо учитывать расстояние до экономических центров, расположенных на территории сопредельной страны (или стран).

Количественная оценка пространственного измерения «расстояние» для целей определения приграничности может быть осуществлена несколькими вариантами. Наиболее точную оценку можно получить, определив средневзвешенное расстояние от центров агломераций приграничного региона до экономических центров сопредельной страны. Однако данный вариант весьма трудоемок, так как

требует сбора большого объема данных. В связи с этим возможно применение упрощенного варианта расчета данного показателя путем определения расстояния от столичного (или наиболее крупного) города приграничного региона до экономических центров сопредельной страны.

Расстояние до крупных экономических центров определим по наличию и протяженности транспортных коммуникаций между столичными городами рассматриваемых российских регионов – Санкт-Петербургом, Петрозаводском, Мурманском – и крупными экономическими центрами Финляндии – Хельсинки, Тампере и Оулу. На основании результатов экспресс-анализа (табл. 1) делаем вывод, что лучше всех из рассматриваемых регионов с экономическими центрами связана Ленинградская область – имеются все виды транспортных коммуникаций (автомобильное, железнодорожное, авиационное сообщение), расстояние до центров наименьшее. Хуже связаны с экономическими центрами Карелия и Мурманская область – не все виды транспортных коммуникаций доступны, расстояния больше.

Таблица 1. Транспортные коммуникации приграничных регионов

От До	Ленинградская область, г. Санкт-Петербург	Республика Карелия, г. Петрозаводск	Мурманская область, г. Мурманск
Хельсинки	Автомобильная дорога, время в пути <b>6,5 часа</b> . Железнодорожное сообщение ежедневно, время в пути <b>3,5 часа</b> . Авиационное сообщение <b>ежедневно</b>	Автомобильная дорога, время в пути <b>11,5 часа</b> . Железнодорожного сообщения <b>нет</b> (возможно грузовое). Авиационное сообщение <b>3 раза в неделю</b> (с 19.11.2011)	Автомобильная дорога, время в пути <b>21,5 часа</b> . Железнодорожного сообщения <b>нет</b> . Авиационное сообщение <b>в летнее время</b>
Тампере	Автомобильная дорога, время в пути <b>8 часов</b> . Железнодорожное сообщение ежедневно через Хельсинки, время в пути <b>5,5 часа</b> . Авиационное сообщение <b>ежедневно</b> через Хельсинки	Автомобильная дорога, время в пути <b>12,5 часа</b> . Железнодорожного сообщения <b>нет</b> (возможно грузовое). Авиационного сообщения <b>нет</b>	Автомобильная дорога, время в пути <b>19,5 часа</b> . Железнодорожного сообщения <b>нет</b> . Авиационного сообщения <b>нет</b>
Оулу	Автомобильная дорога, время в пути <b>12,5 часа</b> . Железнодорожное сообщение ежедневно через Хельсинки, время в пути <b>12 часов</b> . Авиационное сообщение <b>ежедневно</b> через Хельсинки	Автомобильная дорога, время в пути <b>12,5 часа</b> . Железнодорожного сообщения <b>нет</b> (возможно грузовое). Авиационного сообщения <b>нет</b>	Автомобильная дорога, время в пути <b>12,5 часа</b> . Железнодорожного сообщения <b>нет</b> . Авиационного сообщения <b>нет</b>

**Разобщенность.** Экономические барьеры между российскими регионами отсутствуют. Барьеры на государственной границе в части таможенного тарифного регулирования устанавливаются на федеральном уровне и, таким образом, едины для всех рассматриваемых приграничных регионов. Различия между приграничными регионами в степени проницаемости границы заключаются в количестве, пропускной способности и режиме пограничных пунктов пропуска. По

данным показателям существенных различий между рассматриваемыми приграничными регионами нет (табл. 2), однако, если провести ранжирование, то на первом месте окажется Ленинградская область (7 постоянных пунктов пропуска), на втором – Республика Карелия (5 постоянных пунктов пропуска) и на третьем – Мурманская область (3 постоянных пункта пропуска, из них один на российско-норвежской границе с выходом на территорию Финляндии).

Таблица 2. Пункты пропуска на границе Россия–Финляндия

Пункты пропуска	Ленинградская область	Республика Карелия	Мурманская область
Автомобильные постоянные	3	3	2 +1 на границе с Норвегией
Железнодорожные постоянные	4	2	0
Автомобильные временные	0	2	0

Примечание. Источник – официальный сайт Росграницы, URL: <http://www.rosgranitsa.ru/>

**Выводы и рекомендации.** С точки зрения новой экономической географии лучшей приграничностью и наименьшей периферийностью среди приграничных с Финляндией регионов обладает Ленинградская область – концентрация населения в агломерациях здесь наибольшая, расстояние до экономических центров наименьшее, пограничная инфраструктура наиболее развита. Республика Карелия и Мурманская область значительно отстают от Ленинградской области по концентрации населения в агломерациях, крупные экономические центры с их территории более труднодоступны, сеть пограничных пунктов пропуска развита хуже. Сравнивая Республику Карелия и Мурманскую область по пространственным измерениям, трудно определить, какой из этих регионов имеет более благоприятные условия. С одной стороны, Карелия расположена ближе к экономическим центрам, чем Мурманская область, что позволяет больше экономить на транспортных издержках. С другой стороны, в Мурманской области степень концентрации населения в агломерациях больше, чем в Республике Карелия, что позволяет лучше использовать эффект экономии от масштаба. Пограничная инфраструктура в Карелии развита несколько лучше, чем в Мурманской области. Таким образом, периферийность данных двух регионов примерно одинакова. Оценивая их приграничность, следует учесть, что концентрация населения в агломерациях является факультативным фактором приграничности, а так как параметры расстояния и разобщенности более благоприятны в Карелии, делаем вывод, что Республика Карелия превосходит Мурманскую область по приграничности.

Таким образом, из рассматриваемых регионов «наиболее приграничным» является Ленинградская область, «менее приграничным» Республика Карелия и «наименее приграничным» Мурманская область. Интересно отметить, что распределение инвестиций из Финляндии между данными регионами соответствует степени их приграничности (см. рис. 1).

Обобщая результаты, мы можем составить «пространственный портрет» региона. Попробуем составить в общих чертах такой портрет для одного из рассматриваемых регионов –

Республики Карелия. Данный регион слабо урбанизирован. Расстояние до крупных экономических центров в среднем небольшое, однако, ограниченный набор средств сообщения значительно удлиняет экономическое расстояние. По совокупности данных признаков Карелию относим к разряду периферийных регионов. Имея наиболее протяженную общую границу с Финляндией, по степени приграничности Карелия, тем не менее, уступает Ленинградской области, но превосходит Мурманскую область.

Для решения проблемы слабой урбанизированности целесообразно развитие рынка земли как под коммерческую, так и под жилую недвижимость. Кроме того, актуальной задачей является сохранение регулярного внутрирегионального пассажирского сообщения для поддержания возможностей маятниковой миграции. С целью сокращения экономического расстояния до крупных центров Финляндии целесообразно возобновление на постоянной основе трансграничного авиационного и пассажирского железнодорожного сообщения, для чего в республике имеется необходимая инфраструктура. Задача развития субширотных транспортных коридоров и формирования мультимодальных транспортных узлов укоренилась в системе стратегических приоритетов развития Республики Карелия достаточно давно [Савельев, Шишкин, 2003], однако ее практическая реализация все еще является актуальной проблемой. Для усиления приграничности региона также необходимо развитие пограничных пунктов пропуска – открытие новых и расширение режима существующих.

Целенаправленная деятельность по улучшению пространственных характеристик позволит снизить периферийность региона, что внесет вклад в создание необходимых условий для перехода к опережающему развитию Республики Карелия.

*Работа выполнена в рамках проекта «Потенциал приграничности для социально-экономической модернизации регионов Европейского Севера России» Программы Президиума РАН «Роль пространства в модернизации России: природный и социально-экономический потенциал», руководитель проекта д. т. н. профессор А. И. Шишкин.*

## Литература

*Доклад* о мировом развитии 2009: новый взгляд на экономическую географию. М.: Изд-во «Весь мир», 2009. 384 с.

*Пилясов А. Н.* Новая экономическая география и ее потенциал для изучения размещения производительных сил России // Региональные исследования. 2011. № 1. С. 3–31.

*Савельев Ю. В., Шишкин А. И.* Современное территориальное стратегическое планирование: состояние, проблемы и организация (опыт Республики Карелия). Петрозаводск: Карельский НЦ РАН, 2003. 356 с.

*Тарасов С. Б., Межевич Н. М.* Приграничное сотрудничество как инновационная стратегия управления социально-экономическим развитием территории // Экономика и управление. 2009. № 2/5. С. 8–14.

*Шишкин А. И., Колесников Н. Г.* Инвестиции из сопредельных стран в приграничных регионах Северо-Запада России // Экономика и управление. 2009. № 12(50). С. 41–44.

*Центральная база* статистических данных // URL: <http://www.gks.ru/dbscripts/Cbsd/>

*Suorsa, Katri.* Regionality, innovation policy and peripheral regions in Finland, Sweden and Norway. Helsinki, 2007. Fennia. Vol. 185, N 1. P. 15–29.

*Statistics Finland* // URL: <http://www.stat.fi>

## СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ:

### **Колесников Николай Геннадьевич**

научный сотрудник, к. э. н.

Институт экономики Карельского научного центра РАН  
пр. А. Невского, 50, Петрозаводск, Республика Карелия,  
Россия, 185030

эл. почта: [nk@karelia.ru](mailto:nk@karelia.ru)

тел.: (8142) 572210

### **Kolesnikov, Nikolai**

Institute of Economic Studies, Karelian Research Centre,  
Russian Academy of Sciences

50 A. Nevsky St., 185030 Petrozavodsk, Karelia, Russia

e-mail: [nk@karelia.ru](mailto:nk@karelia.ru)

tel.: (8142) 572210