На правах рукописи



ОРГУСАР Яков Николаевич

ПОВЫШЕНИЕ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ ЭФФЕКТИВНОСТИ РАЗВИТИЯ РЕГИОНА В СОВРЕМЕННЫХ УСЛОВИЯХ

5.2.3. Региональная и отраслевая экономика
(Региональная экономика)

АВТОРЕФЕРАТ
диссертации на соискание ученой степени
кандидата экономических наук

Москва – 2026

Диссертация выполнена на кафедре «Экономика» Автономной некоммерческой организации высшего образования «Российский новый университет» (АНО ВО «РосНОУ»)

Научный руководитель:	кандидат экономических наук, доцент **МАСЛЕННИКОВА Анна Викторовна,** Заведующая кафедрой государственного и муниципального управления Автономной некоммерческой организации высшего образования «Российский новый университет»
Официальные оппоненты:	доктор экономических наук, профессор **ШКАРУПЕТА Елена Витальевна,** профессор кафедры цифровой и отраслевой экономики Федерального государственного бюджетного образовательного учреждения высшего образования «Воронежский государственный технический университет» доктор экономических наук, профессор **ЯШИН Сергей Николаевич,** заместитель директора Нижегородского института управления – филиала «Российская академия народного хозяйства и государственной службы при Президенте РФ»
Ведущая организация:	Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего образования **«Казанский национальный исследовательский технологический университет»** (г. Казань)

Защита состоится «10» декабря 2026 г. в 14 часов на заседании диссертационного совета 75.2.016.03 при Автономной некоммерческой организации высшего образования «Российский новый университет» (АНО ВО «РосНОУ»), по адресу: 105005, г. Москва, ул. Радио, д. 22, конференц-зал.

С диссертацией можно ознакомиться в научной библиотеке АНО ВО «РосНОУ» по адресу: 105005, г. Москва, ул. Радио, д. 22.

Электронная версия автореферата и объявление о защите диссертации размещены на официальном сайте АНО ВО «РосНОУ»: https://ds.rosnou.ru/75201603-ekonomicheskie-nauki/dissertations и отправлены для размещения на официальном сайте ВАК при Министерстве науки и высшего образования РФ по адресу: https://vak.minobrnauki.gov.ru/.

Автореферат разослан «08» октября 2026 г.

Ученый секретарь
диссертационного совета,
доктор экономических наук — Клунко Наталья Сергеевна

I. ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА РАБОТЫ

Актуальность темы исследования определяется необходимостью изучения особенностей экономического развития полуэксклавных регионов, которые отличаются своим экономико-географическим положением, оказывающим существенное влияние на экономику региона и безопасность населения. В настоящий момент в уязвимом положении находится одна из таких территориально-административных единиц Российской Федерации, как Калининградская область, имеющая выход к морю, но отделенная от остальных регионов страны территориями Литвы и Польши. Экономика Калининградской области во многом зависит от устойчивости внешних транспортных каналов и внутренней связанности муниципальных территорий. Усиление санкционных и транзитных ограничений повысило значимость морских направлений, портово-логистической инфраструктуры и механизмов внутрирегионального распределения хозяйственной активности.

В этих условиях экономическая эффективность региона определяется согласованностью пространственных, институциональных и хозяйственных условий. Ключевыми являются хозяйственная результативность территорий, использование режима ОЭЗ (Особой экономической зоны) и логистическая связанность муниципальных образований. При таком подходе регион рассматривается как система неоднородных муниципалитетов, что позволяет выявлять ограничения формирования межмуниципального экономического эффекта.

В настоящем исследовании экономическая эффективность региона оценивается через анализ степени пространственно-институционально-хозяйственной согласованности элементов территориальной системы (компоненты S, E, H). Для полуэксклавного региона в состав затрат объективно включается дополнительный компонент, представленный в виде издержек экономической изоляции от основной территории страны. Рост согласованности за счет экстернальных эффектов соседства (S) и институциональной компенсации (E) снижает эксклавную составляющую издержек при неизменном результате (H), что и означает рост экономической эффективности.

Согласованность понимается в логике лимитирующего фактора как отсутствие компонента, критически ограничивающего совместный экономический эффект для муниципального образования. Компонент S отражает пространственную встроенность территории в логистически связанное соседство с достаточной хозяйственной массой, компонент E – льготный режим ОЭЗ, снижающий регуляторную составляющую издержек эксклавности, а компонент H фиксирует хозяйственную результативность территории.

Степень разработанности проблемы. Вопросы пространственной организации экономики региона имеют развитую теоретическую базу в отечественной и зарубежной научной литературе [27, 62, 63, 64]. Исходные положения пространственного анализа связаны с классическими теориями размещения хозяйственной деятельности, центральных мест, полюсов роста, экономического районирования и агломерационных эффектов. В работах И.Г. фон Тюнена, А. Вебера, В. Кристаллера, А. Леша, Ф. Перру, Н.Н. Колосовского и других авторов были заложены представления о значении расстояния, транспортных издержек, территориальной концентрации и иерархии центров для развития хозяйственных систем.

В отечественной региональной экономике значительный вклад в изучение пространственной неоднородности, межрегиональной дифференциации и стратегического управления территориальным развитием внесли А.Г. Гранберг, П.А. Минакир, Е.А. Коломак, О.В. Кузнецова, Н.В. Зубаревич, А.Н. Швецов и другие исследователи. В этих работах рассматриваются проблемы концентрации экономической активности и регионального неравенства, пространственной политики и стратегии пространственного развития России, а также социально-экономического развития Калининградской области.

Отдельное значение для диссертационного исследования имеют работы, посвященные Калининградской области как полуэксклавному и приграничному региону. В исследованиях А.П. Клемешева, Ю.М. Зверева, В.А. Колосова, А.Б. Себенцова, М.В. Зотовой, Г.М. Федорова, О.В. Кузнецовой и К.Ю. Волошенко раскрываются фактор эксклавности и положение области в международном пространстве, роль границы и геоэкономические риски Российской Балтики,

а также пространственная структура экономики и социально-экономическое развитие региона на муниципальном уровне.

Существенный блок научной литературы связан с анализом особых экономических зон и институциональных условий территориального развития [43, 77, 83]. Проблемы функционирования ОЭЗ, их влияния на региональную экономику и ограничения институциональной эффективности рассматриваются в работах Т. Гареева, К.Н. Нилова, Е.А. Капогузова, Р.И. Чупина, И.С. Гуменюка

Методологические подходы к оценке транспортной доступности и пространственной связанности представлены в работах В. Хансена, Д. Ингрэма, К. Геурса, Б. ван Ви, Д. Левинсона, Р. Викермана и других авторов. В них доступность рассматривается как физическое расстояние до объекта и как характеристика возможностей взаимодействия территории с рынками, центрами активности и инфраструктурными узлами. Для исследования данные подходы важны как основа для разработки индикатора логистической связанности муниципальных образований LCI.

Несмотря на внушительный объем исследований, посвященных экономическому развитию Калининградской области, сохраняется научная лакуна, связанная с комплексной муниципальной диагностикой полуэксклавного региона. В существующих работах логистическая доступность, режимная включенность в ОЭЗ, хозяйственная результативность и инфраструктурные ограничения, как правило, рассматриваются раздельно. Недостаточно разработан подход, позволяющий связать эти параметры в единую пространственно-экономическую модель оценки условий повышения эффективности регионального развития.

Таким образом, диссертационное исследование призвано развить методический подход, позволяющий оценивать экономическую эффективность полуэксклавного региона через согласование трех групп условий на муниципальном уровне: логистической связанности, режимной включенности в ОЭЗ и хозяйственной результативности. Для этого разработаны индикатор логистической связанности (далее – LCI) и трехкомпонентная типология муниципальных образований по признакам логистической связанности, режимной включенности и хозяйственной результативности (далее – S/E/H).

Объектом исследования является региональная экономическая система Калининградской области как полуэксклавного субъекта Российской Федерации.

Предметом исследования выступают пространственные, институциональные и хозяйственные условия повышения экономической эффективности развития Калининградской области, проявляющиеся в различиях логистической связанности, режимной включенности в ОЭЗ и хозяйственной результативности муниципальных образований.

Цель диссертационного исследования состоит в разработке и апробации методического подхода, включающего оценку влияния комплекса факторов на экономику полуэксклавного региона, а также проведение сценарного анализа, позволяющего определить условия повышения экономической эффективности региона на основе согласования логистической связанности, режимной включенности в ОЭЗ и хозяйственной результативности муниципальных образований региона.

Для достижения поставленной цели были сформулированы следующие задачи:

1. Систематизировать теоретические подходы к оценке экономической эффективности региона и уточнить ее содержание применительно к условиям полуэксклавного региона с учетом издержек экономической изоляции и согласованности пространственных, институциональных и хозяйственных условий.

2. Разработать индикатор логистической связанности муниципальных образований региона (LCI), позволяющий оценивать включенность территорий в хозяйственно-логистическое пространство региона с учетом хозяйственной массы соседних муниципальных образований, структуры межмуниципального соседства и доступности ключевых логистических выходов.

3. Провести диагностику муниципальных образований Калининградской области на основе сопоставления хозяйственной базы, логистической связанности, плотности активных резидентов ОЭЗ и хозяйственной результативности и сформировать типологию по сочетанию

значений трех бинарных признаков S/E/H, путем определения характера управленческих разрывов, ограничивающих экономическую отдачу территорий.

4. Разработать алгоритм пространственно-управленческой диагностики муниципальных образований, объединяющий оценку логистической связанности, проверку пространственной неслучайности муниципальных различий, определение профиля S/E/H и выявление соответствующих управленческих разрывов.

5. Разработать и количественно апробировать сценарии изменения хозяйственной базы и внешней логистической конфигурации Калининградской области и оценить их влияние на профили S/E/H муниципальных образований; рассчитать минимальные количественные условия перехода муниципальных образований в более согласованный профиль.

6. Разработать систему дифференцированных мер региональной экономической политики для муниципальных образований Калининградской области с учетом их профиля S/E/H, включая показатели мониторинга, этапы реализации и оценку рисков.

Гипотеза исследования состоит в том, что экономическая эффективность развития Калининградской области как полуэксклавного региона в существенной мере зависит не только от объема хозяйственных ресурсов, инвестиций или состояния транспортной инфраструктуры, но и от степени согласованности пространственных, институциональных и хозяйственных условий на муниципальном уровне.

Предполагается, что муниципальные образования, в которых логистическая связанность, режимная включенность в ОЭЗ и хозяйственная результативность одновременно превышают пороговые значения, обладают более высокой способностью формировать межмуниципальный экономический эффект, тогда как территории с несогласованными профилями характеризуются конкретными управленческими разрывами.

Информационно-эмпирическую базу исследования составляют:

1) официальные статистические данные Росстата, Калининградстата, Минтранса РФ, Минэкономразвития РФ за 2020–2025 гг.;

2) данные государственной программы «Развитие транспортной системы» и «Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры»;

3) материалы региональных стратегических документов Калининградской области (включая Стратегию социально-экономического развития Калининградской области до 2030 года);

4) отчеты международных организаций (Всемирный банк, UNCTAD, OECD) по вопросам логистической связанности и регионального развития;

5) публикации научных журналов и аналитических центров, таких как ВАВТ, НИУ ВШЭ, СПБГЭУ, ИПЭИ РАН, а также авторские расчеты по моделированию сценариев.

Научной новизной обладают следующие результаты диссертационного исследования:

1. Уточнено содержание экономической эффективности полуэксклавного региона: наряду с соотношением результата и затрат в ее оценку включены издержки экономической изоляции от основной территории страны, а эффективность предложено определять через степень согласованности пространственных, институциональных и хозяйственных условий на муниципальном уровне. При таком подходе учитывается влияние пространственных и институциональных ограничений на формирование экономического результата региона.

2. Предложен и апробирован авторский индикатор логистической связанности муниципальных образований (LCI), адаптирующий гравитационную логику оценки пространственной доступности к условиям полуэксклавного региона. В отличие от показателей транспортной доступности, основанных преимущественно на расстоянии, времени перемещения или наличии инфраструктурного объекта, он учитывает хозяйственную массу соседних муниципальных образований, структуру межмуниципального соседства и доступность ключевых логистических выходов. Состоятельность индикатора подтверждена корреляцией с объемом отгруженной продукции 2020–2024 гг.

3. Разработана авторская трехкомпонентная диагностическая матрица S/E/H и на ее основе сформирована типология муниципальных образований Калининградской области, выделяющая восемь типов территорий. В отличие от ранжирующих подходов, делящих

территории на «развитые» и «отстающие», матрица выявляет конкретный тип управленческого разрыва. Типология обеспечивает переход от общей характеристики региона к адресной муниципальной диагностике и формирует основание для дифференциации мер региональной экономической политики.

4. Разработан авторский алгоритм пространственно-управленческой диагностики муниципальных образований, объединяющий оценку логистической связанности LCI, проверку пространственной неслучайности муниципальных различий с использованием индекса Moran's I, определение профиля S/E/H и последующий выбор дифференцированных мер региональной экономической политики.

5. Разработан методический аппарат оценки структурных изменений пространственно-институциональной конфигурации региона, сочетающий расчет минимальных количественных условий перехода муниципальных образований в более согласованный профиль S/E/H и сценарный пересчет индикатора LCI при изменении хозяйственной базы и внешней сухопутной доступности. Аппарат реализован на инерционном сценарии (C0), сценарии усиления морского контура (C1) и сценарии восстановления сухопутной логистической связности (C2).

6. Обоснована система дифференцированных мер региональной экономической политики по восьми типам муниципальных профилей S/E/H, включающая показатели мониторинга, этапы реализации и оценку рисков. Меры по компоненту S сопоставлены со сценариями C1 и C2 (переход одного и девяти муниципальных образований соответственно), меры по компонентам E и H носят институциональный и инвестиционный характер и сценариями не моделируются.

Теоретическая значимость исследования состоит в уточнении содержания категорий «логистическая связанность», «логистическая устойчивость» и «экономическая эффективность региона». Логистическая связанность в работе характеризует способность территории использовать соседское хозяйственное окружение и логистические выходы для включения в региональные экономические связи. Логистическая устойчивость рассматривается как способность региональной системы сохранять экономическую и транспортную функциональность при изменении внешних каналов взаимодействия. Экономическая эффективность региона трактуется как результат согласования логистической связанности, режимной включенности в ОЭЗ и хозяйственной результативности на муниципальном уровне.

Практическая значимость диссертационного исследования заключается в возможности применения разработанного методического инструментария при подготовке и корректировке решений в сфере региональной экономической, инвестиционной, инфраструктурной и пространственной политики Калининградской области. Методический подход на основе индикатора LCI и типологии S/E/H внедрен в практическую деятельность ООО «ГЭХ Благоустройство Регионы» и использован при выборе мест размещения новых производственных и сервисных объектов (справка о внедрении № 11 от 29.08.2025). Результаты исследования используются в Калининградской школе международного бизнеса (ООО «КШМБ») в образовательных программах и консалтинговых проектах (справка о практическом использовании от 18.08.2025) и внедрены в учебный процесс кафедры Экономики АНО ВО «Российский новый университет» при изучении дисциплин «Экономическая география и регионалистика», «Экономическая география и экономический потенциал таможенных территорий» и «Проблемы экономической безопасности» (акт о внедрении от 01.09.2025).

Методология и методы исследования. Теоретическую и методологическую основу составили работы отечественных и зарубежных авторов по пространственной экономике и региональной политике. Вопросы транспортной доступности и пространственного потенциала были глубоко изучены в трудах К. Геурса, Б. ван Ви, В. Хансена, Д. Ингрэма, Д. Левинсона, Р. Викермана. Проблематика пространственной статистики детально раскрыта в исследованиях П. Морана, А. Клиффа, Дж. Орда, Л. Анселина, А. Гетиса. Были рассмотрены работы, раскрывающие специфику особых экономических зон и институциональной экономики, а также Калининградской области как полуэксклавного региона. В настоящем исследовании использованы общенаучные методы (системный анализ, сравнительный региональный анализ, обобщение и классификация подходов), методы расчета относительных и удельных показателей и группировки муниципальных образований, индикатор логистической связанности LCI, глобальный индекс пространственной автокорреляции Moran's I, трехкомпонентная матрица

S/E/H, сценарное моделирование и расчет минимальных количественных условий перехода. Обработка данных и расчеты выполнены в Microsoft Excel, QGIS, Statistica, AnyLogic и авторских алгоритмах в среде Python/Jupyter.

Соответствие паспорту научной специальности.

Диссертационное исследование выполнено в рамках паспорта специальности 5.2.3 – Региональная и отраслевая экономика (Региональная экономика), в соответствии с направлениями:

п. 1.1 «Теории пространственной и региональной экономики»;

п. 1.2 «Пространственная организация национальной экономики. Пространственное распределение экономических ресурсов»;

п. 1.3 «Региональное экономическое развитие и его факторы. Проблемы сбалансированности регионального развития. Сбалансированность региональных социально-экономических комплексов»;

п. 1.14 «Особые экономико-правовые режимы регионального и местного развития»;

п. 1.15. «Оценка эффективности региональной экономической политики в Российской Федерации, федеральных округах, субъектах федерации и муниципальных образованиях»;

п. 1.16. «Оценка и прогнозирование перспектив развития региональных экономических систем».

Обоснованность научных положений и достоверность результатов. Обоснованность научных положений обеспечивается использованием апробированных теоретических концепций, корректным выбором методологического инструментария и опорой на достоверные источники данных. Достоверность результатов подтверждается согласованностью полученных оценок с тенденциями логистического и экономического развития региона, а также внутренней логикой моделей. Кроме того, корректность расчетов и интерпретаций подтверждается согласованностью с научными и прикладными работами, опубликованными в рецензируемых изданиях.

Апробация результатов исследования. Основные положения и результаты диссертационного исследования докладывались и обсуждались на научных конференциях: Всероссийской ежегодной декабрьской научно-практической студенческой конференции (Москва, 02–14 декабря 2022 года); XXIV международной научной конференции «Цивилизация знаний: российские реалии» (Москва, 03–21 апреля 2023 года); XXVII международной научной конференции «Цивилизация знаний: российские реалии» (Москва, 1–25 апреля 2026) и XVIII Международной научно-практической конференции (Пенза, 30 сентября 2026 г).

Публикации результатов исследования.

Основные положения диссертационного исследования опубликованы в 8 научных работах, в том числе в 4 статьях в изданиях, включенных в перечень рецензируемых научных журналов, рекомендованных ВАК Минобрнауки России.

Личный вклад автора. Автором лично поставлены цель и задачи исследования, разработан индикатор логистической связанности LCI и методика его расчета, сформирована трехкомпонентная матрица S/E/H и типология муниципальных образований Калининградской области, собраны, обработаны и проанализированы данные Калининградстата и Единого реестра резидентов ОЭЗ, рассчитаны минимальные количественные условия перехода и построены сценарии С0–С2 и обоснованы дифференцированные меры региональной экономической политики. Все расчеты, результаты и выводы, представленные в диссертации и выносимые на защиту, получены автором лично.

Объем и структура диссертации. Диссертационная работа имеет традиционную структуру, она состоит из введения, трех глав, заключения, списка использованной литературы, состоящего из 186 наименований и 14 приложений. Общий объем работы составляет 217 страниц машинописного текста, включая 12 рисунков и 50 таблиц.

II. ОСНОВНОЕ СОДЕРЖАНИЕ РАБОТЫ

Во введении обоснованы актуальность темы исследования и степень разработанности проблемы, определены цель, задачи, объект и предмет исследования.

В первой главе рассмотрено значительное количество теорий по тематике размещения и пространственного развития. Общий вывод из данных теоретических концепций состоит в том, что результат территории определяется размещением ресурсов и связями между территориями, поэтому оценка эффективности региона по средним показателям оказывается недостаточной и анализ необходимо перенести на уровень муниципальных образований.

Сопоставлены четыре группы методов оценки связанности территорий. Ни один из рассмотренных методов не учитывает одновременно хозяйственную массу соседних территорий, структуры соседства и доступность внешних логистических выходов. Данный пробел закрывается предложенным автором индикатором LCI. За основу индикатор взята гравитационная логика Хансена, которая изменена в трех отношениях, кроме того, в исследовании разграничены понятия логистической связанности, транспортной доступности, логистической устойчивости и экономической эффективности региона.

Предложено трактовать экономическую эффективность полуэксклавного региона через степень согласованности пространственного, институционального и хозяйственного уровня в муниципальном разрезе, а ее повышение через увеличение согласованности показателей.

Режим ОЭЗ рассмотрен как механизм компенсации издержек изоляции, поэтому плотность резидентов ОЭЗ введена в оценку отдельным компонентом E. Определен порядок диагностики, который включает в себя расчет LCI, проверку пространственной неслучайности индексом Moran’s I, определение профиля S/E/H, расчет минимальных условий перехода в более согласованный профиль, ограничением которого является относительность пороговых значений определяемых по медиане, и сценарии.

Во второй главе проведена оценка условий экономического развития Калининградской области. Анализ показал, что муниципальные образования региона существенно различаются по хозяйственной базе, числу организаций, объему инвестиций, активности резидентов ОЭЗ, логистической связанности и способности формировать хозяйственный результат. Для оценки логистической включенности предложен индикатор LCI, который, в отличие от показателей, сводящих транспортную доступность к расстоянию до узла, объединяет близость к логистическому выходу, хозяйственную массу соседних муниципальных образований и структуру межмуниципального окружения.

Расчеты выявили устойчивую неоднородность логистической включенности муниципальных образований. Наиболее высокие значения сосредоточены в западной части региона, где расположены ключевые портовые и городские узлы. В свою очередь восточные, периферийные и слабосвязанные муниципалитеты имеют более низкие значения LCI даже при наличии отдельных хозяйственных или институциональных преимуществ. Проверка с использованием индекса Moran’s I показала, что распределение логистической связанности не является случайным ($I = 0{,}474$, $p \approx 0{,}003$), тогда как для хозяйственной базы пространственная автокорреляция статистически незначима ($I = 0{,}189$). Состоятельность индикатора подтверждена сопоставлением с объемом отгрузки, не входящим в его формулу: коэффициент Пирсона составляет $r = 0{,}596–0{,}631$ ($p \leq 0{,}003$) во все годы 2020–2024 гг.

Рассчитанный индикатор LCI по 22 муниципальным образованиям показал разрыв между первым и последним местом (разница больше 120 раз). Проведенный анализ последствий ограничения транзита в 2022 г. по каждому муниципалитету показал, что средний LCI по области упал с 1,71 до 0,71. Разрыв между западом и востоком вырос с 2 до 18,7 раза.

Сопоставление признаков S, E и H позволяет для каждого муниципального образования определить компонент, ограничивающий реализацию его пространственно-экономического потенциала. Так, например, г. Калининград хорошо связан, но слабо использует ОЭЗ, Зеленоградский, Гвардейский и Ладушкинский муниципалитеты связаны и активны в ОЭЗ, но их отдача от инвестиций низкая. Ресурсы целесообразно направлять в те муниципалитеты, где они дадут результат. Таким образом, сформулированная гипотеза проверена и согласуется по направлению связи - где согласовано больше условий, там выше отдача ресурсов.

В третьей главе проведена оценка инфраструктурных ограничений и резервов повышения экономической эффективности региона. Сопоставительный анализ показателей инфраструктурной обеспеченности муниципальных образований показал, что наличие инфраструктурного объекта само по себе не обеспечивает роста экономической отдачи, так как

значение имеет то, насколько портовые, терминальные и транспортные мощности загружены или связаны с муниципальной хозяйственной базой и поддерживают устойчивые внешние каналы региона.

Разработаны три сценария развития области по потенциальным изменениям пространственной связанности до 2030 г. Инерционный сценарий показывает рост разрыва между западной и восточной частью региона с 18,8 до 19,1 раза. Сценарий усиления морского контура переводит в более согласованный профиль только одно муниципальное образование. Сценарий восстановления сухопутной связности переводит девять муниципалитетов в более согласованный профиль, общее количество согласованных профилей растет с 33 до 42, а разрыв между западом и востоком сокращается до 2 раз.

В связи с этим необходимо сделать вывод о невозможности решить проблему восточных территорий усилением портов. Их связанность зависит от внешних условий и поэтому внутри региона нужно работать с режимом ОЭЗ и инвестициями.

Рассчитаны минимальные условия перехода согласованности для каждого муниципалитета. В целом по области это около 330 резидентов или около 16 млрд. руб. инвестиций. Для мер повышения согласованности предусмотрены три уровня управления (региональный, муниципальный, проектный), система мониторинга по компонентам S, E, H и три этапа реализации. Как возможное дополнительное решение проблематики повышения экономического развития региона рассмотрен Северный морской путь как субсидируемый канал сбыта продукции восточных территорий.

Для достижения пороговых значений требуется около 330 дополнительных резидентов ОЭЗ (больше нынешних 309) или около 16 млрд. руб. инвестиций. При отдаче капитала 2,1 руб. отгрузки на рубль инвестиций, характерной для территорий с наименьшей согласованностью условий, прирост отгрузки составит порядка 34 млрд. руб., или около 4% к уровню 2024 г. Социальный эффект оценен по цепочке «прирост отгрузки – рабочие места – доходы – налоги». Дополнительная отгрузка порядка 34 млрд. руб. при средней отгрузке на одного работника 4,3 млн руб. соответствует примерно 7,8 тыс. рабочих мест, или около 4% численности работников организаций области. При средней заработной плате 65,7 тыс. руб. в месяц это около 6,2 млрд. руб. годового фонда оплаты труда и порядка 0,8 млрд. руб. НДФЛ в год. Канал согласуется с данными о более высокой заработной плате в муниципальных образованиях с тремя согласованными условиями (84,6 тыс. руб.), чем в территориях с нулем или одним условием (около 61 тыс. руб.). В свою очередь в районах с наибольшей потерей связанности в 2022 г. численность работников снизилась, тогда как в остальных выросла.

В заключении отражены итоги и основные результаты проведенного диссертационного исследования, рекомендации и перспективы дальнейшей разработки темы исследования.

III. ОСНОВНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ И РЕЗУЛЬТАТЫ ИССЛЕДОВАНИЯ, ВЫНОСИМЫЕ НА ЗАЩИТУ

1. Предложено рассматривать экономическую эффективность полуэксклавного региона через степень согласованности пространственных, институциональных и хозяйственных условий на муниципальном уровне.

Для обеспечения экономической эффективности развития региона важно учитывать масштаб региональной экономики и пространственную организацию хозяйственной деятельности, включающую размещение организаций, концентрацию инвестиций, положение центров роста, качество межмуниципальных связей и доступность инфраструктурных узлов. В этой связи экономическая эффективность региона рассматривается в исследовании с точки зрения оптимального пространственного совмещения хозяйственной базы, инвестиционной активности, инфраструктурной доступности и институциональных условий развития.

Проведенный анализ теорий пространственного и регионального развития показывает, что экономическая эффективность региона формируется как за счет наращивания ресурсов, так и благодаря качествам их пространственной организации. Для регионов с ограниченной внешней связанностью особое значение имеют распределение хозяйственной базы между территориями, концентрация инвестиций, доступность логистических выходов, институциональные условия и характер межмуниципальных связей. Эти факторы формируют

основу для последующего анализа пространственных условий инвестиционной и экономической эффективности региона.

Для объединения пространственного, институционального и хозяйственного слоев применяется трехфакторная диагностическая матрица. Она строится на присвоении каждому муниципальному образованию трех бинарных признаков: уровня логистической связанности, уровня режимной включенности в ОЭЗ и уровня хозяйственной результативности.

В качестве основного количественного показателя режимной включенности муниципальных территорий в ОЭЗ используется плотность резидентов относительно хозяйственной базы муниципального образования:

$$OEZden_i = \frac{R_i}{C_i} \times 1000, \quad (1)$$

где $OEZden_i$– плотность резидентов ОЭЗ в i-м муниципальном образовании; R_i– число резидентов ОЭЗ в i-м муниципальном образовании; C_i– число организаций в данном муниципальном образовании.

Использование плотности резидентов, а не их абсолютного числа, позволяет сопоставлять муниципальные образования различного масштаба. Абсолютное число резидентов R_i используется как исходная величина для расчета, тогда как аналитическим показателем режимной включенности выступает $OEZden_i$. Данное условие позволяет избежать прямого доминирования крупнейших муниципальных образований по абсолютному числу резидентов и выявить территории, где режим ОЭЗ используется интенсивнее относительно размера местной экономики.

Хозяйственный слой диагностики характеризует фактическую реализацию пространственных и институциональных условий в экономической активности муниципальной территории. В качестве операционального показателя используется величина инвестиций в основной капитал на одну организацию: (данные по инвестициям в основной капитал по муниципальным образованиям представлены в приложении А).

$$InvOrg_i = \frac{Inv_i}{C_i}, \quad (2)$$

где $InvOrg_i$ – инвестиции в основной капитал на одну организацию в i-м муниципальном образовании; Inv_i – инвестиции в основной капитал организаций в муниципальном образовании; C_i – число организаций в муниципальном образовании.

Дополнительно применяется логарифмированная величина инвестиций:

$$LInv_i = ln\ (Inv_i + 1). \quad (3)$$

Показатель $InvOrg_i$ позволяет оценить хозяйственную насыщенность муниципальной экономики относительно числа организаций, а $LInv_i$ сглаживает влияние крупнейших инвестиционных центров и отдельных крупных проектов. В совокупности данные показатели используются для проверки того, в какой мере пространственные и институциональные условия получают фактическую хозяйственную реализацию.

Из семи групп факторов в типологию включены три компонента:

1) Компонент S отражает пространственно-логистическое положение территории и опирается на теории размещения и доступности (И.Г. фон Тюнен, А. Вебер, У. Хансен).

2) Компонент E отражает использование особого экономико-правового режима, в то время как его выбор следует из институциональной теории (Д. Норт, О. Уильямсон) и работ по ОЭЗ Калининградской области (Т.Р. Гареев), где режим рассматривается как механизм компенсации издержек изоляции.

3) Компонент H показывает хозяйственную результативность, то есть фактическую реализацию потенциала, и опирается на положения новой экономической географии и

кластерного подхода (П. Кругман, М. Портер) о роли концентрации хозяйственной активности. Хозяйственная база входит в расчет через LCI и через знаменатель показателей E и H, а инфраструктурные ограничения и риски внешней связности учитываются в сценарном анализе. Согласованность понимается в логике лимитирующего фактора, то есть при отсутствии любого из трех компонентов ограничивается экономический результат территории.

2. Обосновано, что логистическая связанность муниципальных территорий является измеримым условием, которое целесообразно учитывать при оценке экономической эффективности полуэксклавного региона. Разработанный индикатор LCI позволяет количественно оценить различия муниципалитетов Калининградской области по доступности логистических выходов, хозяйственной массе соседних территорий и структуре межмуниципального соседства, а также выявить территории с разным уровнем включенности в хозяйственно-логистическое пространство региона.

Ключевая методологическая проблема состоит в том, что логистические параметры сами по себе не раскрывают экономическую эффективность региона. Высокая транспортная доступность может не сопровождаться инвестиционной активностью, а значительные инвестиции могут концентрироваться в локальных проектах, слабо связанных с окружением. Для решения этой проблемы вводится понятие пространственно-экономической согласованности, означающее соответствие между хозяйственной базой территории, инвестиционной активностью, логистической связанностью, институциональными условиями, инфраструктурными ограничениями и рисками внешней связности. Логистическая связанность выступает лишь одним из элементов более широкой модели повышения экономической эффективности.

Сравнение показывает, что ни один из рассмотренных в исследовании подходов не позволяет одновременно учесть экономическую массу окружения, структуру межмуниципального соседства и доступность логистического узла на доступных муниципальных данных. Коэффициенты транспортной обеспеченности и индексы теории графов не учитывают массу окружения, методы 2SFCA/E2SFCA требуют данных о мощности узлов, а мера Хансена не учитывает конкуренцию за узел. Выбор гравитационной основы вместо метода 2SFCA обусловлен и условиями исследования, при том малом числе логистических выходов и отсутствии сопоставимой официальной статистики об их пропускной способности, применение 2SFCA потребовало бы вводить непроверяемые допущения о мощности узлов, тогда как гравитационная конструкция обеспечивает прозрачность и воспроизводимость расчета на доступных статистических данных. Это обосновывает разработку авторского индикатора LCI.

Предлагаемый индикатор логистической связанности LCI опирается на гравитационную логику Хансена как на наиболее содержательно обоснованную, поскольку она, в отличие от инфраструктурных коэффициентов, учитывает экономическую массу пространства. При этом LCI меняет гравитационную схему под конкретную задачу в трех местах. Во-первых, в роли массы берется не просто число организаций, а логарифм хозяйственной базы соседних муниципалитетов $\ln (C_j+1)$ – так учитывается экономический вес окружения и сглаживается перевес крупнейшего центра. Во-вторых, связи взвешиваются по реальной структуре межмуниципального соседства через матрицу пространственных весов. В-третьих, добавлена доступность ключевого логистического выхода через функцию затухания по расстоянию, что прямо отвечает полуэксклавной специфике региона с немногими внешними выходами.

В общем виде логика индикатора логистической связанности выражается формулой:

$$LCI_i = \sum_{j=1}^{n} w_{ij} \cdot g\left(d_j\right) \cdot \ln\,(C_j + 1) \tag{4}$$

$$w_{ij} \begin{cases} \frac{1}{k_i}, & \text{если муниципалитет } j \text{ является соседом муниципалитета } i, \\ 0, & \text{если муниципалитет } j \text{ не является соседом муниципалитета } i, \end{cases} \tag{5}$$

$$g(d_j) = \frac{1}{1+d_j} \tag{6}$$

где LCI_i — индекс логистической связанности муниципального образования i; w_{ij} — пространственный вес соседнего муниципального образования j; k_i — число соседей муниципального образования i; C_j — число организаций в соседнем муниципальном образовании j; d_j — расстояние от j до ключевого логистического узла (Калининград, Светлый, Балтийск). Нормировка весов $w_{ij} = 1/k_i$ выбрана осознанно во избежание двойного учета хозяйственной массы соседа.

В дальнейшем был выполнен расчет по 22 муниципальным образованиям Калининградской области (таблица 1). Наибольшее значение LCI имеет Светловский округ (5,122), далее следуют Зеленоградский (3,368), г. Калининград (2,482) и Гурьевский (1,805) — западный портово-прибрежный контур региона. Медианное значение составляет Me (LCI) = 0,1759.

Таблица 1. – Полное ранжирование муниципальных образований по значению индикатора LCI

Ранг	Муниципальное образование	d, км	C_i, ед.	LCI_i
1	Светловский	0	627	5,122
2	Зеленоградский	32	920	3,368
3	Калининград	0	22860	2,482
4	Гурьевский	9	2920	1,805
5	Ладушкинский	28	84	0,476
6	Полесский	45	265	0,27
7	Багратионовский	39	475	0,26
8	Гвардейский	39	495	0,25
9	Балтийский	0	369	0,207
10	Янтарный	50	130	0,207
11	Пионерский	38	265	0,177
12	Светлогорский	42	549	0,175
13	Мамоновский	50	107	0,154
14	Правдинский	51	198	0,106
15	Черняховский	88	774	0,081
16	Славский	96	167	0,074
17	Озерский	120	101	0,066
18	Неманский	113	179	0,054
19	Советский	118	599	0,049
20	Гусевский	111	359	0,046
21	Краснознаменский	128	98	0,044
22	Нестеровский	138	131	0,042

Пространственное распределение значений индикатора по территории региона представлено на рисунке 1.

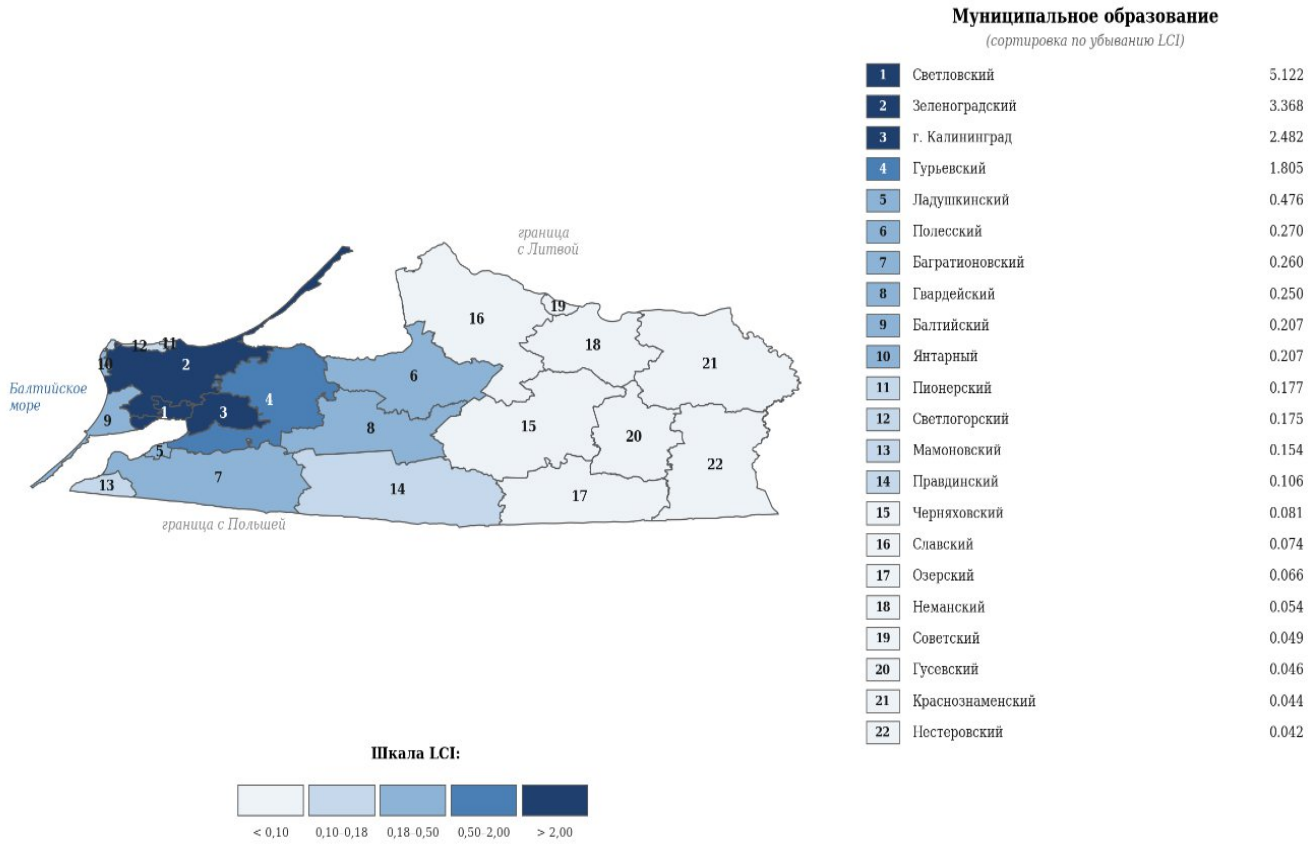


Рисунок 1. – Распределение муниципальных образований Калининградской области по уровню LCI

Картографирование LCI показывает пространственную поляризацию Калининградской области. Более высокие значения сосредоточены в западной части региона, где расположены ключевые городские, портовые и пригородные узлы. Восточные и удаленные муниципалитеты имеют более низкие значения, что связано с меньшей хозяйственной насыщенностью соседнего окружения и большей удаленностью от основных логистических выходов.

Следовательно, LCI отражает не только различия в масштабе хозяйственной базы, но и конфигурацию центра и периферии внутри региона. Если анализировать только число организаций, фиксируется распределение экономической массы. После включения и учета логистической поправки и соседского окружения становится видна пространственная структура этой массы: какие территории находятся в более выгодном положении для включения в региональные связи, а какие остаются на периферии хозяйственно-логистического пространства.

Этот вывод подтверждается сравнением значений Moran’s I. Для хозяйственной компоненты $\ln(C_i + 1)$ индекс составляет 0,189, тогда как для LCI – 0,474. Рост показателя на 0,285 означает, что после учета логистической доступности и межмуниципального соседства пространственная автокорреляция становится заметно сильнее. Отметим, что рост значения индекса Морана сам по себе не является безусловным доказательством усиления пространственной структуры, так как увеличение могло бы быть вызвано и изменением дисперсии переменной, а не исключительно пространственной упорядоченностью. По этой причине наблюдаемое значение дополнительно проверяется на статистическую значимость (см. ниже), что позволяет отличить содержательное усиление пространственной автокорреляции от случайного колебания дисперсии.

Проверка устойчивости ранжирования LCI к выбору функции пространственного затухания выполнена посредством сравнительного пересчета с альтернативными формами — экспоненциальной ($\beta = 0,02$ и $0,05$) и степенной $(1+d)^{-\beta}$ ($\beta = 0,5$ и $1,5$). Ранговая корреляция с

базовым вариантом составила от ρ = 0,953 до ρ = 0,999 по критерию Спирмена (таблица 2), что подтверждает робастность предложенного индикатора.

Таблица 2. – Проверка устойчивости ранжирования LCI к спецификации функции затухания (n=22)

Альтернативная функция затухания	ρ (Спирмен)	τ (Кендалл)
Экспоненциальная, β = 0,02	0,953	0,870
Экспоненциальная, β = 0,05	0,995	0,965
Степенная, $(1+d)^{-0.5}$	0,981	0,930
Степенная, $(1+d)^{-1.5}$	0,999	0,991

Содержательная состоятельность индикатора дополнительно проверена сопоставлением с независимым показателем — объемом отгруженных товаров собственного производства (не входит в формулу LCI), 2020–2024 гг., данные по итогам корреляционного анализа представлена в таблице 3.

Таблица 3. – Корреляция LCI с объемом отгрузки, 2020-2024 гг. (n=22)

Год	Спирмен ρ	p	Кендалл τ	p	Пирсон r (log)	p
2020	0,465	0,029	0,347	0,024	0,627	0,002
2021	0,461	0,031	0,356	0,021	0,631	0,002
2022	0,435	0,043	0,338	0,028	0,607	0,003
2023	0,455	0,033	0,347	0,024	0,618	0,002
2024	0,398	0,067	0,304	0,048	0,596	0,003

Наиболее устойчивые результаты получены по коэффициенту Пирсона: во все годы значения находятся в диапазоне r = 0,596–0,631 при p ≤ 0,003. Ранговая связь по Спирмену значима на уровне 0,05 в 2020–2023 гг. и на уровне 0,10 в 2024 г., по Кендаллу – во все годы.

Дополнительно дана количественная оценка влияния транзитных ограничений 2022 года: среднее значение LCI по региону снизилось с 1,71 (2022 г.) до 0,71 (2023 г.) — на 58,6%; медианное значение упало в 8 раз (с 1,43 до 0,17); разрыв между западным и восточным контурами увеличился примерно с двукратного до почти девятнадцатикратного (рисунок 2).

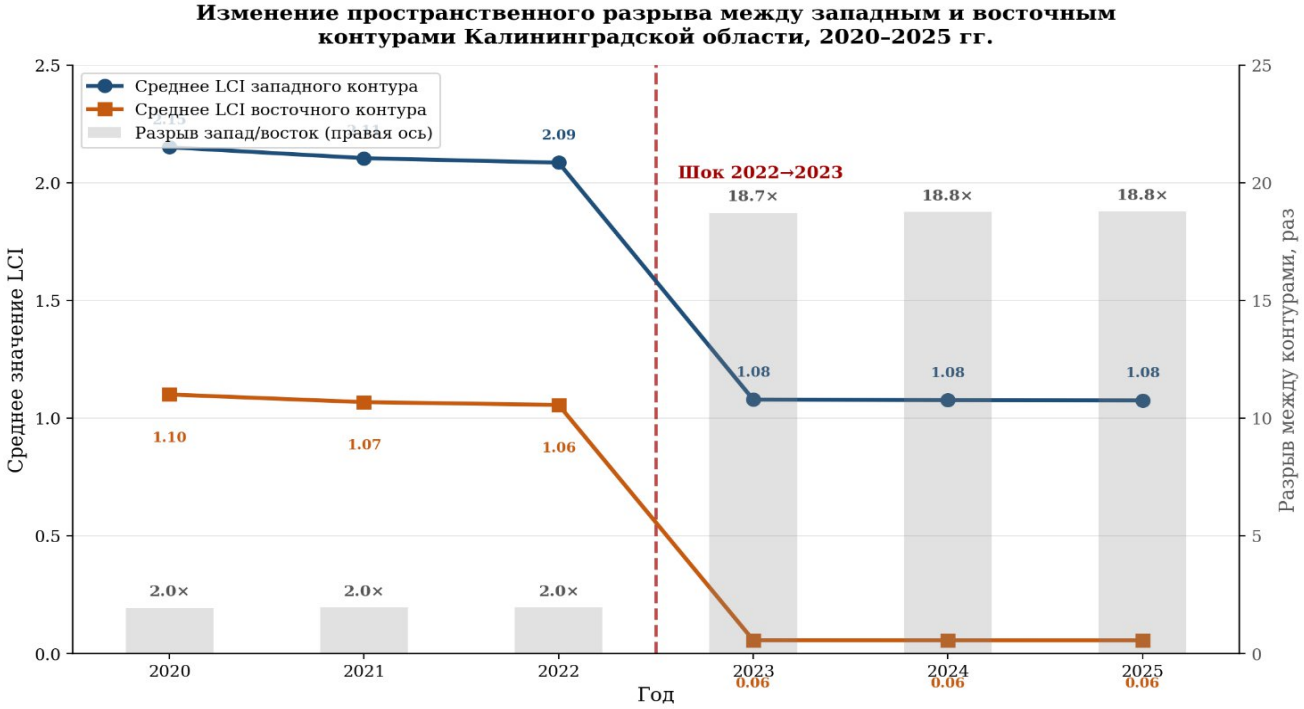


Рисунок 2. – Изменение пространственного разрыва между западным и восточным контурами Калининградской области, 2020–2025 гг.

Среднее значение индикатора по области снизилось с 1,71 в 2022 г. до 0,71 в 2023 г. – на 58,6%. Медианное значение упало в 8 раз: с 1,43 до 0,17. Принципиальное содержательное значение имеет изменение разрыва между западным и восточным контурами региона: до 2022 года среднее LCI западных приморских территорий превышало среднее LCI восточных сухопутных территорий примерно в 2 раза, после перелома – почти в 19 раз. Произошла качественная переконфигурация пространственно-экономического каркаса региона, вместо двухконтурной (приморской и сухопутной) структуры с относительно сбалансированной логистической связанностью система фактически перешла в одноконтурный режим, в котором функцию внешней логистической связанности выполняет почти исключительно западный приморский контур.

Распределение этого эффекта по отдельным муниципальным образованиям неравномерно: наиболее сильное снижение (свыше 90%) отмечено в Мамоновском, Краснознаменском, Неманском, Гусевском, Славском, Озерском и Правдинском муниципальных образованиях — все они до 2022 года опирались на сухопутные пограничные переходы. Наименее затронуты территории западного приморского контура, для которых морские порты выступали ближайшими логистическими выходами как до, так и после 2022 года (рисунок 3).



Рисунок 3. – Падение LCI у наиболее затронутых муниципальных образований при ограничении сухопутного транзита (модельная оценка)

Полученные результаты демонстрируют, во-первых, что индикатор LCI реагирует на реальные сдвиги внешних условий. При изменении конфигурации логистических выходов он фиксирует изменение связанности при заданной в расчете перестройке набора логистических выходов; это свидетельствует о чувствительности индикатора к конфигурации выходов. Во-вторых, расчет за 2020–2025 гг. дает количественную опору для понимания нынешнего состояния пространственной экономики области. Двукратный разрыв между западом и востоком на актуальных данных далеко не врожденное свойство региона, а следствие перелома 2022 года, так как до него разрыв был примерно двукратным, после – примерно восемнадцатикратным. Таким образом, восстановление согласованности имеет конкретное значение, так как речь идет о компенсации последствий конкретного внешнего ограничения для восточной части области.

3. Трехкомпонентная матрица S/E/H позволяет перейти от ранжирования муниципальных образований к диагностике конкретных управленческих разрывов. На основе сочетания компонентов S (логистическая связанность), E (режимная включенность в ОЭЗ) и H (хозяйственная результативность) сформирована типология муниципальных образований Калининградской области из восьми типов.

Признаки типологии определяются медианными пороговыми значениями:

$$S_i = \{1, \text{если } LCI_i \geq Me(LCI), 0, \text{если } LCI_i < Me(LCI). \quad (7)$$

$$E_i = \{1, \text{если } OEZden_i \geq Me(OEZden), 0, \text{если } OEZden_i < Me(OEZden) \quad (8)$$

$$H_i = \{1, \text{если } InvOrg_i \geq Me(InvOrg), 0, \text{если } InvOrg_i < Me(InvOrg). \quad (9)$$

В результате каждое муниципальное образование получает трехзначный профиль:

$$S_i/E_i/H_i. \quad (10)$$

Полное распределение 22 муниципальных образований по профилям представлено в таблице 4.

Таблица 4. – Распределение муниципальных образований КО по типам условий повышения эффективности

Профиль	Тип территории	Муниципальные образования	Кол-во
1/1/1	Опорная территория полной согласованности	Светловский, Багратионовский	2
1/1/0	Пространственно-институциональный резерв	Зеленоградский, Гвардейский, Ладушкинский	3
1/0/1	Пространственно активная территория со слабой режимной включенностью	г. Калининград, Янтарный	2
1/0/0	Пространственный резерв без институциональной реализации	Балтийский, Гурьевский, Пионерский, Полесский	4
0/1/1	Институционально-хозяйственный центр при слабой связанности	Черняховский, Правдинский, Озерский	3
0/1/0	Институциональный резерв слабой связанности	Мамоновский, Славский, Гусевский	3
0/0/1	Локальная хозяйственная концентрация	Светлогорский, Краснознаменский, Нестеровский, Неманский	4
0/0/0	Периферийная территория ограниченной включенности	Советский	1
Итого			22

Обобщение результатов типологии позволяет сформулировать четыре вывода:

1) высокая логистическая связанность не всегда сопровождается высокой хозяйственной результативностью и активным использованием режима ОЭЗ, пространственный потенциал требует институциональной и хозяйственной активации;

2) высокая плотность резидентов ОЭЗ не всегда означает высокую экономическую отдачу региональная политика должна сопровождать не только вход резидентов в режим, но и их включение в межмуниципальную экономику;

3) высокая хозяйственная результативность может иметь локальный характер, а инвестиции на организацию способны быть выше медианы даже при низком LCI и слабой режимной включенности, так как без дополнительной пространственной и институциональной поддержки их эффект остается ограниченным;

4) наиболее ценны с точки зрения повышения экономической эффективности региона территории, где совпадают все три слоя - пространственный, институциональный и

хозяйственный. в Калининградской области такими территориями выступают Светловский и Багратионовский муниципалитеты.

Таким образом, типология муниципальных территорий показывает, что повышение экономической эффективности Калининградской области не может быть обеспечено универсальными мерами, одинаковыми для всех муниципалитетов. Разные территории имеют разные сочетания условий развития, а значит, требуют разных инструментов региональной экономической политики.

Практическое значение полученной типологии состоит в том, что она переводит анализ муниципальных различий в плоскость управленческих решений. Вместо простой фиксации лидеров и отстающих территорий типология показывает конкретный характер управленческого разрыва: отсутствие институциональной реализации при наличии пространственного потенциала, слабую хозяйственную отдачу при наличии резидентов ОЭЗ, локальный результат без межмуниципального распространения или ограниченную включенность по всем трем направлениям. Это позволяет адресно формировать меры региональной экономической политики.

Следовательно, муниципальная типология LCI×OEZden×H выступает инструментом оценки условий повышения экономической эффективности региона. Она показывает, где пространственный потенциал уже превращается в хозяйственный результат, где требуется институциональная поддержка, где необходимо развитие связанности, а где первоочередное значение имеют базовые меры включения территории в региональную экономику. Именно на основе этой типологии в следующей главе могут быть сформированы дифференцированные направления повышения экономической эффективности развития Калининградской области.

4. Разработанный алгоритм пространственно-управленческой диагностики позволяет последовательно переходить от оценки логистической связанности муниципального образования к проверке пространственной неслучайности различий, определению характера управленческого разрыва по профилю S/E/H и выбору соответствующей меры региональной экономической политики.

Пространственно-экономическая согласованность формируется совокупностью семи групп факторов: хозяйственной базой, инвестиционной активностью, межмуниципальной и логистической связанностью, институциональными условиями, инфраструктурными ограничениями и рисками внешней связности. Первые группы операционализируются в работе показателями C_i, $InvOrg_i$, матрицей W (Moran's I), LCI и $OEZden_i$, а инфраструктурные ограничения и риски внешней связности учитываются в сценарном анализе.

Группы факторов пространственно-экономической согласованности систематизированы в таблице 5.

Таблица 5. – Факторы пространственно-экономической согласованности муниципальных территорий

Группа факторов	Содержание	Показатели в диссертации	Роль в модели
Хозяйственная база	Концентрация организаций и предпринимательской активности	Число организаций, ln(C+1)	Базовая экономическая масса муниципальной территории
Инвестиционная активность	Фактическая концентрация капитальных вложений	Инвестиции, ln (Inv+1), инвестиции на организацию	Показатель реализации экономического потенциала
Межмуниципальная связанность	Соседство территорий и распространение пространственных эффектов	Матрица W, Moran’s I,	Механизм межмуниципальных spillover-эффектов
Логистическая связанность	Включенность территории в хозяйственно-логистическое пространство региона	LCI	Пространственно-экономический фактор развития
Институциональные условия	ОЭЗ, индустриальные площадки, меры поддержки, сопровождение инвесторов	Наличие режима ОЭЗ, резиденты, площадки, меры поддержки	Фактор инвестиционной восприимчивости территории

Продолжение таблицы 5

Группа факторов	Содержание	Показатели в диссертации	Роль в модели
Инфраструктурные ограничения	Пропускная способность и эффективность ключевых узлов	загрузка терминалов, доступность портовых выходов	Ограничитель реализации пространственного потенциала
Риски внешней связности	Санкционные, транзитные, тарифные и маршрутные ограничения	Сценарные коэффициенты риска	Фактор устойчивости полуэксклавного региона

Алгоритм диагностики построен как последовательность вопросов, каждый из которых вытекает из ответа на предыдущий. Сначала нужно оценить, насколько муниципальное образование связано с соседями и портами. Для этого рассчитывается индикатор LCI. Поскольку LCI зависит от соседей, следующий вопрос состоит в том, случайны ли различия между муниципалитетами. Он решается с помощью индекса Морана. Если различия не случайны, одной связанности для оценки недостаточно, и каждое муниципальное образование получает профиль по трем признакам: связанность (S), режим ОЭЗ (E) и хозяйственная результативность (H). Профиль показывает, чего именно не хватает территории. Затем рассчитывается, сколько не хватает до пороговых значений и как это изменится при разных внешних условиях. На последнем шаге по типу разрыва выбирается мера региональной политики и организуется мониторинг. Порядок шагов показан на рисунке 4., каждый из которых реализован в главах 2 и 3.

Диагностика проводится в пять последовательных шагов (рисунок 4), каждый из которых реализован в главах 2 и 3.

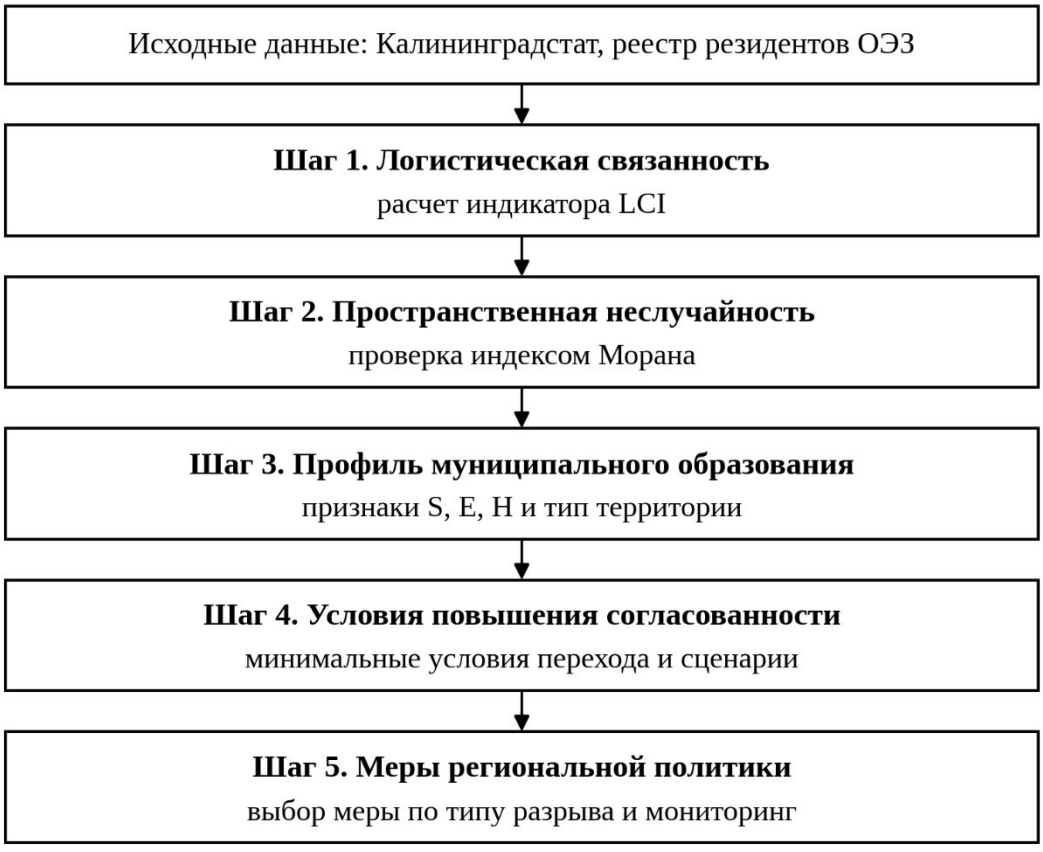


Рисунок 4. – Алгоритм пространственно-управленческой диагностики муниципальных образований

Экономическое значение алгоритма в том, что различия между муниципальными образованиями области носят системный характер, когда территории с высокой и низкой связанностью расположены рядом. Поэтому эффект региональной поддержки зависит от того,

какие соседи у муниципалитета. В связанном окружении помощь распространяется на соседей, в слабосвязанном остается внутри одного проекта. Вклад автора состоит во включении этой проверки в алгоритм диагностики, прежде чем определять тип территории и меру, устанавливается, что различия системные и требуют разной политики по территориям. Без учета логистической доступности пространственная структура различий статистически незаметна (I = 0,189), с ее учетом значима (I = 0,474). Часть прироста связана с самим способом расчета LCI через соседей, поэтому результат используется как подтверждение структуры различий, а не как самостоятельное доказательство.

5. Сценарная оценка показывает, при каких условиях муниципальные образования переходят в более согласованный профиль S/E/H. Расчет минимальных количественных условий перехода показывает, какой параметр требует управленческого воздействия: прирост LCI, увеличение числа активных резидентов ОЭЗ либо повышение инвестиций на организацию.

Сценарные расчеты имеют условный нормативно-аналитический характер и предназначены для оценки возможных изменений пространственно-экономической конфигурации региона при заданных параметрах. Полученные результаты не являются прогнозом фактической динамики муниципальных образований и отражают эффект моделируемого изменения соответствующих условий.

Для устранения диагностированного разрыва по каждому компоненту профиля рассчитывается минимальное необходимое изменение показателя:

$$\Delta LCI_i = \frac{LCI^* - LCI_i}{LCI_i} \times 100\%,$$

$$R_i^{min} = \lceil \frac{OEZden^* \times C_i}{1000} \rceil, \quad (12)$$

$$\Delta Inv_i = (InvOrg^* - InvOrg_i) \times C_i, \quad (13)$$

Порядок рассмотрения направлений (C1 и C2) определяется степенью управленческой автономности региона в их реализации. Сценарий C1 опирается на рычаг, относительно полностью находящийся в сфере внутренней региональной и федеральной политики (использование резервной мощности портов, субсидирование морских перевозок) и не зависит от решений внешних акторов. Сценарий C2, напротив, предполагает изменение внешних физических условий восстановления сухопутной логистической связности через погранпереходы, реализация которого зависит от решений сопредельных государств или федеральной власти и не находится под непосредственным контролем региона. С методической точки зрения целесообразно вначале охарактеризовать эффект от реализуемого без внешних условий направления сценария C1, а затем – от направления, обусловленного внешними факторами сценария C2, поскольку именно такой порядок отражает фактическую последовательность управленческих решений, доступных региону.

В рамках сценария C1 задается опережающий темп роста числа организаций в четырех опорных портовых муниципальных образованиях – Калининграде, Светловском, Балтийском и Пионерском. Указанные муниципальные образования выбраны как территории, на которых физически расположены грузовые районы морского порта Калининград (Калининградский, Светловский, Балтийский, Пионерский). Темп изменения числа организаций в этих муниципальных образованиях задается на уровне +2,0% в год вместо инерционного тренда. Для остальных 18 муниципальных образований региона сохраняется инерционный тренд CAGR 2022–2025 гг., рассчитанный в сценарии C0. Расстояния d_j и матрица межмуниципального соседства не изменяются – конфигурация логистических узлов остается одноконтурной.

Результаты сценария C1 имеют принципиальное значение для оценки эффективности стратегии усиления морского контура полуэксклавного региона:

1) Сценарий обеспечивает прирост одного муниципального образования по компоненту S – Светлогорского, находящегося в 2030 году в инерционном сценарии на уровне LCI = 0,1755 за счет усиления соседнего опорного узла (Пионерского) достигает значения 0,1775 и переходит в категорию S = 1. Это единичный, но количественно значимый эффект: общее количество муниципальных образований с пространственной включенностью увеличивается с 11 до 12, суммарное значение Q возрастает с 33 до 34.

2) Сценарий выявляет ограниченность непосредственного эффекта усиления опорных портовых муниципальных образований. Балтийский и Пионерский, на которых задавался ускоренный темп +2,0% в год, фактически не получают прироста собственного LCI. Это связано с архитектурой авторского индикатора. У Балтийского единственным соседом выступает Зеленоградский, у Пионерского выступают Светлогорский и Зеленоградский рост числа организаций Балтийского и Пионерского передается другим территориям.

3) Наиболее значительный относительный прирост LCI получают соседи опорных узлов. Зеленоградский (+3,3%) и Калининград (+3,1%) демонстрируют наиболее выраженный прирост, поскольку их соседями выступают сразу несколько опорных портовых муниципальных образований. Гурьевский (+1,9%) усиливается через соседство с Калининградом. Светлогорский (+1,1%) усиливается через соседство с Пионерским и достигает порогового значения. Тем самым основной эффект сценария С1 реализуется не в самих опорных МО, а в зоне их пространственного влияния через сеть межмуниципального соседства.

4) Среднее значение LCI восточных муниципальных образований остается на уровне инерционного сценария (0,056), а относительный разрыв между западным и восточным контурами не только не сокращается, но даже немного увеличивается с 19,1× (С0) до 19,5× (С1). Это объясняется тем, что восточные муниципальные образования удалены от опорных портовых узлов через сеть последовательного межмуниципального соседства, и прирост хозяйственной базы западного контура не транслируется на восточный через имеющуюся пространственную структуру.

Сценарий С2 моделирует восстановление сухопутной внешней связности Калининградской области через возобновление функционирования пограничных переходов. Содержательно сценарий описывает возврат региона к двухконтурной конфигурации внешней связности, действовавшей до 2022 года, когда наряду с морским контуром функционировал сухопутный транзит через систему пограничных переходов (Мамоново – Бранево, Советск – Панемуне, Чернышевское – Кибартай и другие).

В отличие от инерционного сценария С0 и сценария развития морского контура С1, в которых изменяется хозяйственная база (число организаций), сценарий С2 изменяет пространственную конфигурацию логистических выходов. К действующей системе морских узлов добавляются сухопутные пограничные переходы, в результате чего для муниципальных образований, тяготеющих к восточной и южной границам региона, изменяется расстояние до ближайшего логистического выхода. На основе обновленных расстояний значения LCI всех 22 муниципальных образований пересчитываются через формулу LCI. Хозяйственная база (число организаций) в сценарии С2 сохраняется на уровне 2025 года, что позволяет выделить чистый эффект изменения пространственной конфигурации. Результаты пересчета LCI муниципальных образований при восстановлении сухопутной связности показаны на рисунке 5.

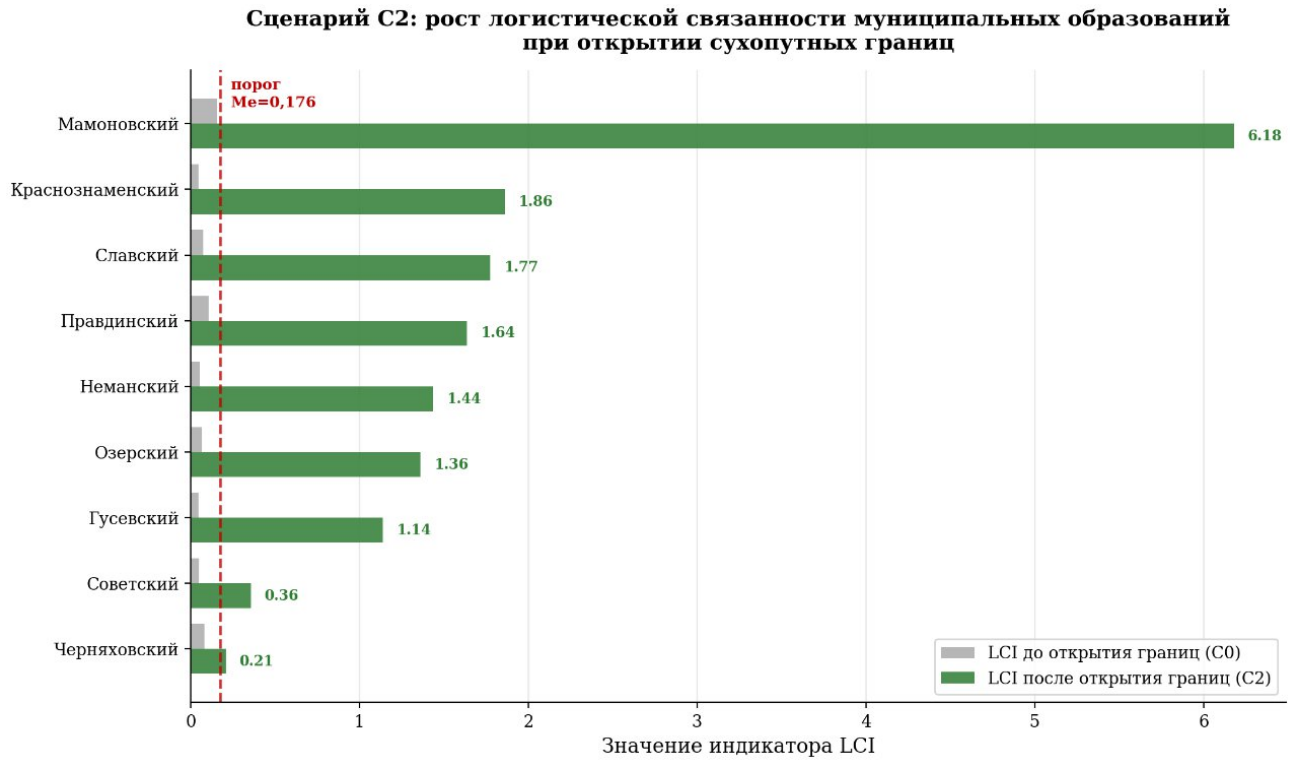


Рисунок 5. – Сценарий С2: рост логистической связанности муниципальных образований при открытии сухопутных границ

Как видно на рисунке 5, наибольший прирост получают именно те восточные муниципальные образования, для которых восстанавливаемый сухопутный переход становится ближайшим логистическим выходом. Сводное сопоставление всех трех сценариев по ключевым показателям пространственно-институциональной согласованности представлено в таблице 6.

Таблица 6. – Сравнение сценариев С0, С1 и С2 (горизонт 2030 г.)

Показатель	С0, инерция	С1, морской контур	С2, открытие границ
ΣS (число МО с S=1)	11	12	20
Q = ΣS+ΣE+ΣH	33	34	42
Среднее LCI западного контура	1,063	1,086	2,06
Среднее LCI восточного контура	0,056	0,056	1,04
Разрыв «запад/восток»	19,1×	19,5×	2,0×

Таблица 6 показывает, что рост совокупного индекса согласованности Q неравномерен по сценариям: переход от С0 к С1 дает прирост всего на 1 пункт, тогда как переход к С2 — сразу на 9 пунктов. Динамика индекса Q по всем трем сценариям представлена на рисунке 6.

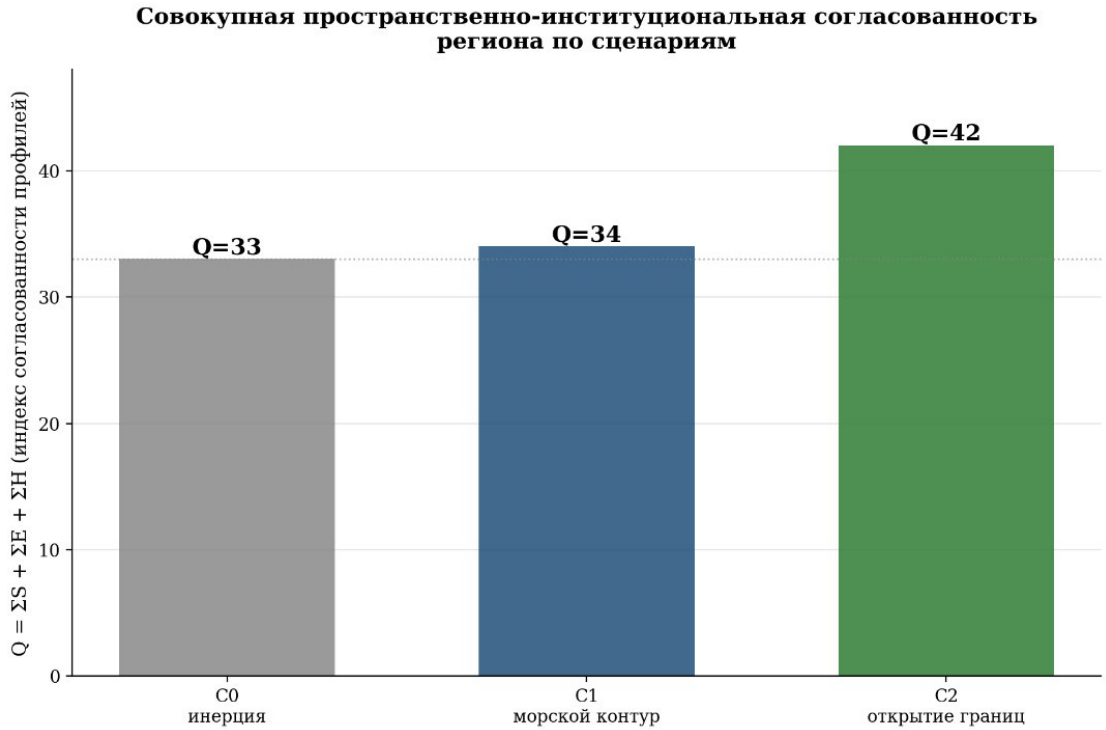


Рисунок 6. – Совокупная пространственно-институциональная согласованность региона (Q) по сценариям

При реализации сценария С1 в более согласованный профиль переходит 1 муниципальное образование (Светлогорский); сценарий С1 не затрагивает восточный контур, и разрыв «запад/восток» даже несколько увеличивается (19,1×→19,5×). Сценарий С2 обеспечивает переход 9 муниципальных образований (Мамоновский, Краснознаменский, Славский, Правдинский, Неманский, Озерский, Гусевский, Советский, Черняховский), сокращая разрыв с 19,1× до 2,0× — единственный из сценариев, восстанавливающий пространственно-экономическую симметрию региона.

Вклад в региональную экономику состоит в том, что сценарный расчет показывает пределы региональной политики и разделяет разрывы на два вида. Одни устраняются на уровне области, но для этого нужны резиденты ОЭЗ и инвестиции, а их объем рассчитан для каждого муниципалитета. Другие зависят от внешних условий, и для них нужна иная политика: подготовка к восстановлению связанности и замещающие решения. Региональные власти получают основание распределять ресурсы по типу разрыва, а не поровну между территориями.

6. Дифференцированные меры региональной экономической политики целесообразно определять типом муниципального профиля S/E/H: для территорий полной согласованности – масштабирование эффекта, для остальных – устранение конкретного разрыва (связанности, режимной включенности или хозяйственной реализации).

Меры определяются тем, какого именно элемента профиля не хватает территории (таблица 7). Территориям полной согласованности (1/1/1) нужно масштабирование межмуниципального эффекта. Если отсутствует один элемент профиля, политика направлена на его усиление; если два – необходим комбинированный пакет мер; для территорий с профилем 0/0/0 требуется последовательная политика базового включения.

Таблица 7. – Дифференцированные меры региональной экономической политики по типам муниципальных территорий

Профиль	Тип территории	Муниципальные образования	Основной управленческий разрыв	Приоритет региональной экономической политики

Продолжение таблицы 7

Профиль	Тип территории	Муниципальные образования	Основной управленческий разрыв	Приоритет региональной экономической политики
1/1/1	Опорные территории полной согласованности	Светловский, Багратионовский (2)	риск локализации эффекта в сильных территориях	масштабирование межмуниципального эффекта, поддержка производственно-сервисных цепочек, развитие складских и распределительных функций
1/1/0	Пространственно-институциональный резерв	Зеленоградский, Гвардейский, Ладушкинский (3)	пространственный и режимный потенциал не превращается в хозяйственную отдачу	сопровождение проектов, повышение инвестиций на организацию, развитие индустриальных и сервисных площадок
1/0/1	Пространственно активные территории со слабой режимной включенностью	Калининград, Янтарный (2)	недостаточная плотность резидентов ОЭЗ	институциональная активация, повышение качества использования режима ОЭЗ
1/0/0	Пространственный резерв без институциональной реализации	Балтийский, Гурьевский, Пионерский, Полесский (4)	пространственный потенциал без ОЭЗ- и хозяйственной реализации	подготовка инвестиционных площадок, привлечение резидентов ОЭЗ, развитие МСП и сервисных функций
0/1/1	Институционально-хозяйственные центры при слабой связанности	Черняховский, Правдинский, Озерский (3)	хозяйственный и режимный результат имеет локальный характер	развитие межмуниципальных связей, подъездной инфраструктуры, кооперации с опорными узлами (сценарий С2)
0/1/0	Институциональный резерв слабой связанности	Мамоновский, Славский, Гусевский (3)	ОЭЗ выражена, но связанность и отдача недостаточны	сопровождение резидентов, расширение хозяйственной базы, подключение к цепочкам (сценарий С2)
0/0/1	Локальная хозяйственная концентрация при слабой режимной включенности	Светлогорский, Краснознаменский, Нестеровский, Неманский (4)	хозяйственный результат слабо связан с ОЭЗ и регионом	включение проектов в региональные цепочки, развитие ОЭЗ-инструментов и связанности
0/0/0	Периферийная территория ограниченной включенности	Советский (1)	слабость по всем трем параметрам	базовая поддержка хозяйственной активности, занятости, МСП, связей с центрами

Для практического применения предложены три уровня управления (региональный, муниципальный, проектный), система мониторинга по компонентам S, E, H (значение LCI, плотность резидентов ОЭЗ, инвестиции на организацию) и интегральным показателям (профиль и совокупная согласованность Q) и три этапа реализации. Ключевое ограничение состоит в том, что эффект для восточного контура зависит от внешних условий (сценарий С2) и не находится в зоне прямого контроля региона, поэтому для этих территорий политика на первых этапах носит подготовительный характер.

Реализация дифференцированной экономической политики носит поэтапный характер, что обусловлено разной природой управленческих разрывов и различной зависимостью мер от внешних условий – прежде всего от восстановления сухопутного контура связности. Меры, не требующие изменения пространственной конфигурации (институциональная активация ОЭЗ,

повышение инвестиционной насыщенности), могут реализовываться в действующих условиях, так как меры, эффект которых раскрывается только при восстановлении внешней связности, требуют предварительной подготовки и реализуются по мере наступления соответствующих условий.

Проанализировав сценарии, приведенные ранее, мы приходим к выводу о том, что западная часть Калининградской области сохраняет относительно устойчивое положение при любой конфигурации внешней связности, чего нельзя сказать о восточной части региона. Внутренний потребительский рынок области ограничен ее населением, а межрегиональные хозяйственные связи с остальной территорией Российской Федерации развиты слабо. В результате размещение производства на востоке не находит достаточного спроса, и хозяйственная активность не закрепляется, что воспроизводит асимметрию.

Перспективным направлением решения этой проблемы выступает использование Северного морского пути как субсидируемого канала вывоза продукции на внешние рынки. Содержательная схему можно описать так:

1) Грузы поступают в Калининградскую область по действующим морским линиям из Санкт-Петербурга и Усть-Луги;

2) На территории области, прежде всего в ее восточной части, размещается переработка и производство;

3) Готовая продукция отгружается по Северному морскому пути в Мурманск и арктические регионы.

Наиболее естественным наполнением такого канала является продукция агропромышленного комплекса и пищевой переработки, так как северные и арктические территории испытывают устойчивый дефицит продовольствия и высокие цены на него, а снабжение этих территорий относится к сфере северного завоза, поддерживаемого государством. Тем самым формируется устойчивый внешний спрос, не ограниченный населением самой области.

Включение порта Калининграда в систему «Большого Северного морского пути» публично заявлено как проектная инициатива на уровне профильных федеральных структур. Вместе с тем юридическое включение области в систему СМП и субсидирование именно экспортного плеча в направлении арктических регионов в настоящее время нормативно не оформлены. Отдельным условием реализуемости остается обеспеченность маршрута судами необходимого класса, так как закупка иностранного транспорта в современном мире для Российской Федерации может быть затруднена, поэтому данная инициатива сугубо зависит от состояния отечественного судостроения.

Таблица 8. – Ожидаемый эффект субсидируемого канала сбыта по СМП на профили восточных муниципальных образований (в сочетании со сценарием С2)

Тип (профиль)	Муниципальные образования	Исходный разрыв	Эффект канала сбыта по СМП
0/1/0	Мамоновский, Славский, Гусевский	Есть резиденты ОЭЗ, но низкие связанность и результативность	Рост числа организаций повышает LCI (S) и результативность (H),в сочетании с С2 – переход по S
0/0/1	Неманский, Краснознаменский, Нестеровский, Светлогорский	Есть хозяйственный результат, но слабая режимная включенность и связанность	Привлечение экспортно-ориентированных резидентов ОЭЗ (E) и рост числа организаций (S)
0/1/1	Черняховский, Озерский, Правдинский	Есть ОЭЗ и результативность, но локальные из-за слабой связанности	Рост хозяйственной массы повышает LCI, при С2 – переход к профилю 1/1/1
0/0/0	Советский	Дефицит по всем компонентам	Канал сбыта как основа базового включения: спрос делает осмысленным размещение производства и организаций

В связи с этим предложенная мера рассматривается как перспективное направление региональной экономической политики, оценка ее эффекта носит прогнозный характер, а практическая реализуемость зависит от соответствующих решений на федеральном уровне,

ввиду ограниченного ресурсов, сосредоточенных в регионе, в большей мере ориентированных на импортную продукцию и приграничное сотрудничество (рисунок 7).

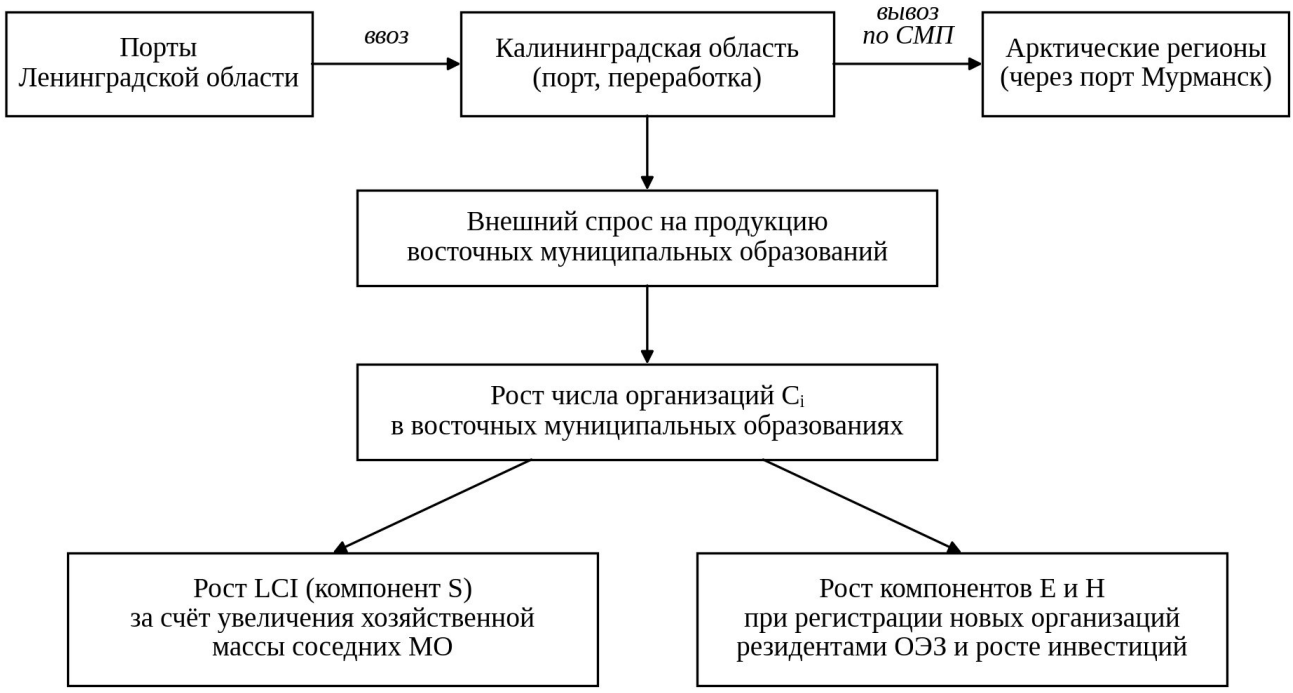


Рисунок 7. – Логика воздействия канала сбыта по СМП на профили восточных муниципальных образований

Такой канал создает внешний спрос, стимулирует рост числа организаций на востоке и через хозяйственную массу, входящую в индикатор LCI, повышает логистическую связанность этих территорий. Система дифференцированных мер позволяет сосредоточить ресурсы региональной политики на устранимых разрывах. Выход на пороговые значения требует около 330 дополнительных резидентов ОЭЗ или около 16 млрд. руб. инвестиций, что при отдаче 2,1 руб. на рубль инвестиций дает порядка 34 млрд. руб. прироста отгрузки в год. Это расчетный ориентир, а не прогноз. Вклад автора состоит в том, что меры выведены из типологии и расчета минимальных условий перехода, а не заданы общими рекомендациями. Для каждого типа территорий определены приоритет, показатель мониторинга и риск.

IV. ЗАКЛЮЧЕНИЕ И ВЫВОДЫ.

В современных условиях повышение экономического развития полуэксклавного региона обусловлено множественными факторами, которые по мнению автора не до конца были раскрыты предшественниками, занимающимися анализом и сценарным моделированием региональной экономики. Автором была представлена попытка систематизации муниципальной статистики для оценки регионального развития. Муниципальный уровень в данном случае обусловлен наличием научных исследований последних лет, в которых особое значение отводится на анализ муниципальной статистики. Несмотря на это, основной проблемой остается ограниченность данных, так как показатели муниципальных образований разрознены, а ВРП на этом уровне не публикуется. Предложенный в работе подход использует доступные открытые показатели (число организаций, инвестиции, отгрузку, реестр резидентов ОЭЗ) и показывает, что на их основе можно получить адресную диагностику территорий. Описанный подход можно использовать для ежегодного мониторинга по данным Калининградстата и расширять на другие регионы.

Практический результат исследования состоит в разработке дифференцированных мер региональной экономической политики по типам муниципальных территорий. В качестве

перспективного направления региональной политики обосновано рассмотрение подключения области к Северному морскому пути в логике субсидируемого канала сбыта продукции восточных территорий на арктические рынки. Предполагается, что такой канал, создавая внешний спрос, стимулирует рост числа организаций на востоке региона и через увеличение хозяйственной массы, входящей в индикатор LCI, повышает логистическую связанность восточных территорий. Влияние на режимную включенность и хозяйственную результативность зависит от того, получат ли новые организации статус резидентов ОЭЗ и будут ли сопровождаться инвестициями.

Ожидаемый экономический и социальный эффект предложенного подхода оценен расчетом. Достижение пороговых значений режимной включенности и инвестиционной результативности требует около 330 дополнительных резидентов ОЭЗ, из них 275 в Калининграде, или около 16 млрд. руб. инвестиций в одиннадцати муниципальных образованиях. При отдаче капитала 2,1 руб. отгрузки на рубль инвестиций, характерной для территорий с наименьшей согласованностью, это дает прирост отгрузки порядка 34 млрд. руб. в год. Он соответствует примерно 7,8 тыс. новых рабочих мест, около 6,2 млрд. руб. фонда оплаты труда и 0,8 млрд. руб. НДФЛ в год.

Социальный эффект связан со снижением внутрирегиональной асимметрии. При восстановлении сухопутной связности разрыв между западным и восточным контурами сокращается с 19,1 до 2,0 раза, а согласованность условий растет с 33 до 42. Это поддерживает занятость и налоговую базу восточных территорий. Эффект согласуется с данными по заработной плате в муниципальных образованиях с тремя выполненными условиями и является выше (84,6 тыс. руб.), чем в территориях с нулем или одним условием (около 61 тыс. руб.). Эта связь статистически слабая, поэтому рассматривается как согласующаяся с расчетом, а не как доказательство.

В связи с этим, ресурсы региона целесообразно направлять на развитие территории, где пространственная связанность и режим ОЭЗ уже есть, поскольку отдача там выше (11,4 против 2,1 руб. отгрузки на рубль инвестиций), а для восточных территорий добиваться восстановления связанности. Оценки являются расчетными ориентирами, их проверка осуществляется мониторингом показателей S, E, H.

Таким образом, поставленная цель диссертационного исследования достигнута, поставленные задачи решены. Предложенный методический подход обеспечивает переход от агрегированной оценки региона к адресной муниципальной диагностике управленческих разрывов и сценарному обоснованию дифференцированных мер повышения экономической эффективности полуэксклавного региона.

V. ОСНОВНЫЕ НАУЧНЫЕ ПУБЛИКАЦИИ ПО ТЕМЕ ДИССЕРТАЦИОННО ГО ИССЛЕДОВАНИЯ

Публикации в научных рецензируемых изданиях, включенных в Перечень, рекомендованный ВАК РФ:

1. Оргусар Я.Н. Анализ возможностей и вызовов для устойчивого развития экономики Калининградской области в условиях внешнего санкционного давления // Вестник Российского нового университета. Серия: Человек и общество. – 2023. – № 2. – С. 43-47. (0,59 п. л.)

2. Оргусар Я.Н. Судостроение в России: проблемы и перспективы развития // Вестник Российского нового университета. Серия: Человек и общество. – 2024. – № 3. – С. 57–64. (0,40 п. л.)

3. Оргусар Я.Н. Оптимизация контейнерных перевозок для развития сельского хозяйства в Калининградской области // Вестник Российского нового университета. Серия: Человек и общество. – 2025. – № 3. – С. 32–41. (0,40 п. л.)

4. Оргусар Я.Н., Масленникова А.В. Реализация региональной экономической политики с учетом влияния логистической связанности территорий // Финансовые рынки и банки. – 2026. – № 5. – С. 689-692. (0,62 п. л/ 0,31 п. л.)

Статьи, опубликованные в других научных изданиях:

5. Оргусар Я.Н. Современное состояние отрасли судостроения в РФ: тенденции и траектория развития // Цивилизация знаний: российские реалии: сборник трудов XXIV международной научной конференции. – Москва, 2023. – С. 395-402. (0,2 п. л.)

6. Оргусар Я.Н. Экономическая эффективность развития региона: подходы к оценке и их применимость к полуэксклавным территориям // Advanced Science: сборник статей XVIII Международной научно-практической конференции. – Пенза: МЦНС «Наука и Просвещение», 2026. – С. 70–76. (0,4 п. л.)

7. Оргусар Я.Н. Анализ влияния геополитических и геоэкономических трансформаций 2022 года на экономику Калининградской области РФ // Всероссийская ежегодная декабрьская научно-практическая студенческая конференция: сборник трудов конференции. – Москва, 2023. – С. 185–189. (0,4 п. л.)

8. Оргусар Я.Н. Режимная включенность муниципальных образований Калининградской области: анализ реестра резидентов ОЭЗ //Цивилизация знаний: российские реалии. Сборник материалов XXVII Международной научной конференции. Москва, 2026. С. 1642-1648. (0,4 п. л.)