

**«ГОРОДА-БЛИЗНЕЦЫ»:
НОВАЯ ФОРМА
ПРИГРАНИЧНОГО
СОТРУДНИЧЕСТВА
В БАЛТИЙСКОМ
РЕГИОНЕ?**

А. Г. Анищенко *

А. А. Сергунин **



Впервые в отечественной политологической литературе предпринимается попытка комплексного анализа движения «городов-близнецов» как формы приграничного сотрудничества в Балтийском регионе. Этот феномен появился как результат общемировой тенденции активизации муниципальных образований в области международной деятельности, а также стремления приграничных городов, расположенных в Балтийском регионе, совместно решать накопившиеся проблемы. Исследование опирается на метод сравнительного анализа и методiku case study (изучение на примере конкретных примеров). Рассматриваются четыре примера (пары городов): Торнио — Хапаранда, Валга — Валка, Нарва — Ивангород и Иматра — Светогорск.

Уточняется терминологический аппарат, применяемый в данной области исследований. Анализируются успехи и неудачи данного вида международного межмуниципального сотрудничества. Отмечается, что для самих «близнецов» оно послужило не только (и не столько) средством «выживания» в сложных условиях 1990-х гг., но и хорошей экспериментальной «площадкой» для поиска новых форм приграничного сотрудничества.

Делается вывод о перспективности этой модели для развития интеграционных процессов в Балтийском регионе. Опыт движения может быть использован в практической деятельности муниципальных, региональных и федеральных органов власти России для совершенствования приграничного сотрудничества не только на Балтике, но и в других регионах страны. Так, под влиянием успешного опыта балтийских приграничных городов российский Никель и норвежский Киркенес приняли решение об использовании этой модели для дальнейшего двустороннего сотрудничества.

Ключевые слова: «города-близнецы», приграничное сотрудничество, Балтийский регион.

*Нижегородский государственный лингвистический университет им. Н.А. Добролюбова. 603155, Россия, Нижний Новгород, ул. Минина, 31а.

**Санкт-Петербургский государственный университет. 199034, Россия, Санкт-Петербург, Университетская наб., 7—9.

Поступила в редакцию 18.09.2011 г.

Одним из следствий процессов регионализации, охвативших постсоветскую Россию, стал бурный рост международных связей как субъектов Федерации, так и отдельных городов (причем не только крупных) [6; 7; 10]¹. Образование «пар» так называемых «городов-близнецов» — одно из проявлений этой тенденции. Возникнув на севере Европы еще в конце 1980-х гг. (первой была «пара» Торнио — Хапаранда из Финляндии и Швеции), движение «городов-близнецов» охватило в 1990-е гг. Восточную и Центральную Европу. Некоторые исследователи видят в данном движении не только новую форму приграничного сотрудничества, но и одно из проявлений так называемой «парадипломатии», т.е. участия в мировой политике нетрадиционных (негосударственных) акторов — городов, внутристрановых регионов, отдельных компаний, учреждений, неправительственных организаций («народная дипломатия») и др. [14; 15; 22; 23].

Понятие «города-близнецы» (twin cities) впервые было использовано в США применительно к двум городам, расположенным на разных берегах реки Миссисипи и развивающимся как взаимодополняемые хозяйственные комплексы, — Миннеаполису и Сент-Полу. С тех пор этот термин получил широкое хождение в научной литературе (в основном географической и экономической) для обозначения одного из типов городской агломерации.

В отечественной экономической географии еще с советских времен распространен сходный, но не совпадающий по смыслу термин «города-спутники». Дело в том, что в случае с «городами-близнецами» речь идет о равноправном статусе обоих акторов, в случае же с «городами-спутниками» — об основной «планете» (центр агломерации) и ее спутниках (малые города, окружающие и «обслуживающие» главный город, а соответственно, занимающие подчиненное положение) [1; 5; 9].

В западной литературе появилось множество родственных «городам-близнецам» терминов — «двойные города» (double-cities), города-побратимы (fraternal cities), города-сестры (sister cities), «породненные города» (related towns), «соединенные города» (connected cities), трансграничные города (trans-border cities), двунациональные города (bi-national cities), «города-соседи» (neighbourhood cities), «парные города» (coupled towns), города-партнеры (partner cities), «города-друзья» (friendship towns), «города-мосты» (bridge-towns) и др.

Эти термины использовались бессистемно, часто как синонимичные, хотя полного смыслового совпадения между ними нет, каждый из них имеет свою специфику. К тому же эти термины применялись для характеристики различных видов межмуниципального сотрудничества как на внутригосударственном, так и международном уровнях, что вносило еще большую путаницу в понятийный аппарат, которым оперировали ученые разных наук (наряду с экономическими географами в изучение этого феномена включились социологи, политологи, антропологи, историки, экологи и др.).

¹ О мотивах развития внешних связей регионов и городов см. подробнее работу [2], о процессах регионализации на Балтике — [3].

Отражением недовольства этой «терминологической анархией» стало появление группы ученых-сторонников междисциплинарного подхода к изучению межгородского сотрудничества, которые постарались «навести порядок» в понятийном аппарате данной области научных исследований. Во-первых, они разграничили понятия «городов-близнецов» во внутрисоюзном и международном смысле, сконцентрировавшись на изучении именно международных городских «пар», а не «двойников» типа Миннеаполиса и Сент-Пола. Во-вторых, ученые постарались отделить понятие «города-близнецы» (twin cities) от всех других форм и видов международного межгородского сотрудничества, для обозначения которых употреблялись указанные выше термины.

В частности, исследователи определили следующие критерии для выделения «городов-близнецов» из всей массы муниципальных образований, принимающих участие в международном сотрудничестве [11; 14; 15; 20]:

- Эти города должны быть расположены непосредственно на границе, т.е. быть приграничными городами (в противоположность, например, городам-побратимам, которые могут быть расположены на большом удалении друг от друга и развивать связи между собой не по причине географической близости, а совершенно по другим мотивам, как в случае с неформальной ассоциацией «разбомбленных» городов — Ковентри, Дрезден, Калининград (Кёнигсберг), Волгоград (Сталинград) и пр.).

- Они должны иметь общее историческое прошлое, в котором они были единым целым или, наоборот, противостояли друг другу. Так, в результате образовавшейся после Второй мировой войны новой советско-финской границы прежде единый финский город Энсо был разделен на две части, из которых образовались современные Иматра и Светогорск.

Поселение Валк, возникшее еще в XIII в., получившее статус города в 1584 г., последовательно находившееся под польским, шведским и российским управлением и имевшее смешанное эстонско-латышское население, после получения двумя балтийскими народами независимости в результате международного арбитража в 1920 г. было разделено на эстонскую Валгу и латышскую Валку.

Сходная история и у финского Торнио со шведской Хапарандой, которые до перехода Финляндии под юрисдикцию России в 1809 г. были единым городом Торнио (основан шведским королем в 1621 г.). В 1821 г. шведы основали г. Хапаранду, чтобы «компенсировать» потерю Торнио.

В то же время имеется пример Нарвы и Ивангорода, которые с самого начала возникли как соответственно датский (позже шведский) и русский форпосты на Балтике, противостоящие друг другу. Однако в периоды, когда их оба контролировали Швеция, Россия, Эстония и СССР, Нарва и Ивангород образовывали, по сути дела, единый социально-экономический организм при сохранении, однако, их административного различия.

- Несмотря на то что в ходе предшествующего исторического развития города разделили государственные границы, в настоящее время они должны иметь стремление к сотрудничеству.

- Как правило (но не обязательно), «близнецы» расположены по разные берега одной реки, исторически служившей естественной гео-

графической границей между ними (Нарва — Ивангород, Валга — Валка, Торнио — Хапаранда и пр.). По этой причине такие «пары» называют «городами-мостами», символизирующими связь между разными странами и народами.

- Нередко население «городов-близнецов» имеет смешанный этнический состав и владеет языками обоих этносов (как это имеет место в случае с указанными выше тремя городскими «парами»).

- Под сотрудничество «городов-близнецов» должна быть «подведена» определенная правовая и институциональная опора — соответствующие международные соглашения, совместные органы управления и координации.

В идеале там, где это позволяет характер межгосударственных отношений, сотрудничество между «близнецами» ведет к стиранию государственных границ и их фактическому слиянию в одно городское образование (при сохранении условного административного разделения). Так, например, случилось с «парой» Торнио — Хапаранда.

Конечно, большинство других «пар» в силу различных причин (прежде всего непростых межгосударственных отношений) пока не ставят таких далеко идущих целей, но сотрудничество между «городами-близнецами» способствует их сближению и ослабляет «разделительный эффект» государственных границ. Последние из «линий», которые подчеркивают государственный суверенитет над той или иной территорией, а также различия между разными странами и народами, постепенно превращаются в зону сотрудничества, помогающую преодолеть исторические конфликты и предубеждения.

Модель «городов-близнецов» со временем была институционально закреплена в виде созданной в декабре 2006 г. Ассоциации городов-близнецов (АГБ) (City Twins Association). Как следует из устава АГБ, ее целью является поощрение взаимодействия между «парами» городов в таких областях, как сотрудничество между городскими администрациями, институтами гражданского общества; развитие местной промышленности; создание единого рынка труда; совместная работа в сфере социального обеспечения и здравоохранения; оборудование и поддержание в надлежащем порядке пограничных переходов (там, где они еще существуют); реализация проектов в области культуры и образования; продвижение интересов «городов-близнецов» на национальном и международном уровне [12]. С самого начала АГБ получила финансовую поддержку со стороны ЕС и национальных правительств, которая оказалась весьма полезной на начальном этапе существования ассоциации.

Рассмотрим конкретные примеры «городов-близнецов» в Балтийском регионе.

Торнио — Хапаранда

Сотрудничество между городами Торнио и Хапаранда началось еще в 1960-е гг. — с совместного строительства плавательного бассейна. В 1987 г. было заключено соглашение между муниципалитетами, по которому впредь развитие городов стало осуществляться по единому плану.

Вхождение Финляндии и Швеции в Евросоюз и Шенгенскую зону практически лишило смысла существование между ними государственной границы, давно превратившейся в случае Торнио и Хапаранды в условность. В результате в городах сложились единые транспортная и почтовая системы, служба скорой помощи, торговый центр («сердцем» которого является знаменитый торговый комплекс «ИКЕА»), рекреационная зона, центр занятости, образовательные учреждения (общеобразовательная и лингвистическая школы, Евроколледж), библиотека и даже мусорная свалка [14—16; 20; 25].

Оба города объявили, что их совместная цель — создание Еврогорода (Eurocity). И тот факт, что они относятся к разным государствам и валютным системам (в Торнио функционирует евро, а в Хапаранде — по-прежнему в ходу шведская крона), не считается «близнецами» помехой на пути реализации этого амбициозного плана. Справедливости ради необходимо отметить, что в этих муниципальных образованиях есть и противники образования Еврогорода. Отмечаются даже отдельные проявления национализма среди шведского населения (в том числе в молодежной среде) [17; 19], но они имеют маргинальный характер и не влияют на общий вектор интеграционного развития «близнецов».

Сотрудничество Торнио и Хапаранды считается наиболее удачным примером приграничного взаимодействия в формате «городов-близнецов».

Валга — Валка

Тенденция к сотрудничеству между этими двумя городами возникла далеко не сразу. В первые годы после распада СССР и появления государственной границы, разделившей прежде единый городской механизм, обе стороны были заняты собственным обустройством. Их больше заботило, как выстроить свои отношения со своими столицами и получить от них помощь, а не как развивать связи со своим «визави» по ту сторону новой границы. То обстоятельство, что оба города относились к довольно отсталым регионам Эстонии и Латвии, еще больше препятствовало их сотрудничеству. Наконец, поначалу серьезной помехой на пути развития более тесных связей между Валгой и Валкой было наличие в них крупных русскоязычных общин (35 и 25 % населения соответственно), состоящих в основном из неграждан, которые не могли свободно перемещаться через границы [24].

Ситуация начала меняться только к середине 1990-х гг., когда, с одной стороны, базовые проблемы в обоих городах были решены и их социально-экономическое положение улучшилось, с другой — национальные правительства и особенно ЕС начали поощрять приграничное сотрудничество.

На становление модели межмуниципального сотрудничества Валги — Валки большое влияние оказал пример Торнио — Хапаранды. Заимствование этого опыта иногда имело характер прямого подражания. Так, сотрудничество между городами началось с разрешения эстонской

стороны жителям латышской Валки посещать спортивные сооружения (включая плавательный бассейн) в Валге [18, с. 148]. В обоих городах были образованы институты по изучению культуры соответственно Латвии и Эстонии [20, с. 59]. Был открыт специальный «трансграничный» автобусный маршрут, который, однако, просуществовал относительно недолго, так как оказался нерентабельным.

К 2005 г. отношения между «близнецами» достигли такой степени зрелости, что там было принято решение формализовать сотрудничество в виде специального соглашения, в основу которого была положена концепция «один город — две страны». «Близнецы» сформировали единый секретариат, в задачи которого входят координация планов городского развития, а также содействие развитию бизнеса, туризма, системы здравоохранения, образования, культуры и спорта. Вступление Эстонии и Латвии в Шенген в конце 2007 г. существенно облегчило реализацию совместных проектов. По примеру Торнио и Хапаранды модель «Еврогорода» постепенно становится все более популярной в Валге и Валке.

В то же время, по оценкам международных экспертов, проблемы, связанные с национальной идентичностью, в обоих городах стоят еще достаточно остро. Местные власти, особенно в столицах, по-прежнему проводят достаточно жесткий курс на «эстонизацию» и «латвиизацию» местного населения (в первую очередь русскоязычных общин) [18, с. 148; 24]. Это не способствует распространению среди населения «близнецов» общеевропейских ценностей, которые, как правило, лежат в основе интеграционных процессов, поэтому проект создания Еврогорода пока остается на бумаге.

Нарва — Ивангород

Потребность в развитии сотрудничества между этими двумя городами напрямую вытекала из их общего прошлого. В советское время большинство ивангородцев работало на нарвских предприятиях. У обоих городов существовали единые системы снабжения электричеством, телефонной связи, общественного транспорта и канализации/водоочистки (причем очистные сооружения находились на нарвской стороне). Подавляющее большинство населения Нарвы было (и сейчас является) русскоязычным. По сути дела, Ивангород был типичным городом-спутником Нарвы, несмотря на то что в административном отношении первый был частью Ленинградской области (РСФСР), а вторая — Эстонской ССР.

Распад СССР и разделение обоих городов государственной границей (кстати говоря, до сих пор де-юре не определенной) не только тяжело сказались на их социально-экономическом положении (оба города превратились в депрессивные регионы), но и нарушили связи между людьми, формировавшиеся десятилетиями. До 1994 г. жители приграничной зоны могли достаточно свободно перемещаться через границу (для них действовал упрощенный порядок ее пересечения), но впоследствии и для них был введен полномасштабный визовый режим.

Стремление решить эти общие для обоих городов проблемы привело их к необходимости более тесного сотрудничества друг с другом. Начиная с конца 1990-х гг. Нарва и Ивангород приступили к обсуждению совместных проектов по развитию туризма, транспортной и пограничной инфраструктуры. Конкретные проекты включали в себя планы по оформлению набережных реки Нарвы в обоих городах в едином архитектурном стиле, разработке непрерывного туристического маршрута по обеим крепостям, созданию единой «марины» в устье р. Нарвы и водного туристического маршрута по этой реке, строительству общего аквапарка в пограничной зоне, благоустройству погранперехода и прилегающей зоны и пр.

К сожалению, большинство этих планов по разным причинам не были реализованы. В данном случае свою негативную роль сыграли нехватка средств у муниципалитетов, нежелание властей более высокого уровня поддержать эти инициативы, отсутствие интереса к этим проектам со стороны международных финансовых организаций и, наконец, начавшийся в 2008 г. глобальный финансово-экономический кризис. Стороны довольно долгое время не могли решить даже такой, казалось бы банальный, вопрос, как совместное водопользование. Дело даже доходило до того, что Ивангород годами не платил за пользование сохранившейся с советских времен общей системой водопровода и канализации. «Инцидент» был исчерпан только после того, как в конце 1990-х гг. Ивангород (при помощи областных властей) построил свою собственную систему снабжения и очистки воды [21].

Сказались и неблагоприятные в целом отношения между Эстонией и Россией, которые никак не могут завершить юридическое оформление границ между собой и при этом постоянно вовлекаются в конфликты, подобные произошедшему из-за «Бронзового солдата». И Москва, и Таллин были также не прочь использовать «близнецов» в своих геополитических «игрищах». Так, Россия поощряла «автономистские» (если не сказать сепаратистские) настроения в Нарве и окружающем ее русскоязычном районе. В ответ Таллин «торпедировал» большинство инициатив Нарвы по развитию приграничного сотрудничества с соседними российскими регионами и стремился представить местную элиту в качестве пророссийской «пятой колонны» в Эстонии.

Принято считать, что в целом сотрудничество Нарвы и Ивангорода не относится к числу удачных примеров движения «городов-близнецов». Скорее, это пример того, как подобная «пара» стала «заложницей» «большой» политики и плохого менеджмента на местном уровне.

Иматра — Светогорск

Сотрудничество между этими городами имело иную подоплеку, чем в случае с предыдущей «парой». Собственно говоря, оно началось еще в 1970—1980-е гг., когда советской стороне потребовалась техническая помощь Финляндии для модернизации Светогорского бумагоделательного комбината (СБК). Конечно, в те годы сотрудничества меж-

ду городами как таковыми не было, координация проекта осуществлялась на межгосударственном уровне, но определенные опыт и традиции в этой области остались.

Подлинное сотрудничество на межмуниципальном уровне началось в 1990-е гг., его «ядром» стали проекты по регулярной модернизации СБК. Кроме этого были «запущены» проекты по повышению эффективности системы электроснабжения и улучшению качества очистки воды в Светогорске, совместному мониторингу качества воды и рыбных запасов в р. Вуокса, развитию туристической инфраструктуры, обучению муниципальных чиновников из Светогорска в Иматре, школьным обменам и проведению регулярных фестивалей культуры поочередно в каждом из городов [13].

Строительство в 2002 г. погранперехода между двумя городами, соответствующего всем международным стандартам, сыграло свою позитивную роль в развитии сотрудничества между «близнецами». Этот достаточно дорогостоящий проект стоимостью в 6,75 млн евро финансировался ЕС по линии программы ТАСИС.

Стороны также подготовили проект по открытию в пограничной зоне технопарка на правах особой экономической зоны (ОЭЗ). Однако принятый в 2006 г. новый российский закон об ОЭЗ обусловил ряд правовых и технических проблем на пути реализации этого проекта. Например, полномочия по формированию таких зон были даны только федеральным и региональным, а не муниципальным властям. Отечественные и зарубежные инвесторы были фактически уравнены в правах на получение налоговых и таможенных льгот, что лишило иностранные компании стимула приходить в такие ОЭЗ. Вдобавок начавшийся вскоре глобальный кризис окончательно заставил отложить реализацию этого проекта «до лучших времен».

В ходе сотрудничества Иматры и Светогорска была создана определенная правовая и институциональная база. Первый документ о приграничном сотрудничестве между двумя городами был подписан еще в 1993 г. В 2001 г. было заключено новое соглашение, которое уже исходило из модели «городов-близнецов» (правда, этот термин был не очень удачно переведен на русский язык как «двойной город») и намечало конкретные направления совместного планирования городского развития [4]. Существует совместный комитет по планированию и развитию, состоящий из старших чиновников обеих городских администраций. В обоих городах также были созданы центры содействия развитию малым и средним предприятиям.

Все это позволяет оценить опыт сотрудничества Иматры и Светогорска в формате «городов-близнецов» как более удачный, чем «пары» Нарва — Ивангород.

* * *

Отметим в заключение, что, несмотря на отдельные неудачи, модель «городов-близнецов» как форма приграничного сотрудничества в целом доказала свою эффективность. При этом она продемонстрирова-

ла свою способность быть не только средством «выживания» в трудных социально-экономических условиях или решения проблем местного масштаба (что само по себе тоже важно), но и экспериментальной «площадкой» для поиска новых форм международного сотрудничества. В ее пользу свидетельствует и тот факт, что норвежский Киркенес и российский Никель (Мурманская область) — городская «пара» из совершенно другого европейского региона — приняли решение использовать эту модель для дальнейшего совместного развития [8].

Список литературы

1. *Города-спутники*. М., 1961.
2. *Давидов Д. М., Чекалина Т. Н.* Трансграничное сотрудничество как инструмент регионального брендинга в Балтийском регионе // Балтийский регион. 2009. Вып. 2. С. 57—64.
3. *Корнеевец В. С.* Международная регионализация на Балтике. СПб., 2010.
4. *Светогорск* — Иматра: «двойной город». URL: <http://www.lenobl.ru/gov/municipal/svetogorsk/double> (дата обращения: 10.07.2011).
5. *Селф П.* Города выходят из своих границ / пер. с англ. М., 1962.
6. *Сергунин А. А.* Внешние факторы российской регионализации // Политическая наука. 2003. № 3. С. 121—141.
7. *Сергунин А. А.* Регионализация России: роль международных факторов // Полис. 1999. № 3. С. 76—88.
8. *Смирнова С.* Совместные проекты пограничья: задумано, значит сделано // Печенга. 2008. 19 апр. URL: <http://pechenha-gazeta.ru?i=2020> (дата обращения: 26.01.2011).
9. *Хауке М. О.* Пригородная зона большого города. М., 1960.
10. *Федоров Г. М., Корнеевец В. С.* Трансграничная регионализация в условиях глобализации // Балтийский регион. 2009. Вып. 4 (6). С. 103—115.
11. *Buursink J.* Dubbelsteden // Acta Geographica Lovaniensia. 1994. № 34. P. 175—80.
12. *City Twin Association Strategy 2010—2020*. Narva, 2009. URL: <http://www.citytwins.org/en/page/5/> (дата обращения: 27.05.2011).
13. *Hurskainen S.* Case Imatra-Svetogorsk: An example from the field // Northern Dimension, Poland and the New Neighbours / eds. Kulmala M., Päiviö L. ; The Finnish Commission for European Security (STETE). Helsinki, 2005. P. 132—136.
14. *Joenniemi P., Sergunin A.* Another Face of Integration: City Twinning in Europe // Research Journal of International Studies. 2011. № 22.
15. *Joenniemi P., Sergunin A.* City-Twinning in Northern Europe: Challenges and Opportunities. Saarbrücken, 2011.
16. *Jussila H.* Building of a Region and of a European Transnational City — Some Lessons from Haparanda-Tornio / eds. L. Lyck, P. O. Berg. The Øresund Region Building. Copenhagen, 1997. P. 53—65.
17. *Lundén T.* Border agglomerations in the Baltic area: obstacles and possibilities for local interactions // Geographica Helvetica. 2007. Vol. 62. № 1. P. 22—32.
18. *Lundén T.* Valka-Valga, Narva-Ivangorod. Estonia's Divided Border Cities // Conflict and Cooperation in Divided Cities / ed. J. Janczak. Berlin, 2009. P. 133—149.
19. *Pikner T.* Evolving cross-border urban networks. Case studies in the Baltic Sea area // Nordia Geographical Publications. 2008. Vol. 37. № 4. P. 9—13.
20. *Schultz H., Jajeśniak-Quast D., Stokłosa K.* Twin Towns on the Border as Laboratories of European Integration / Frankfurter Institut für Transformations-

tudien. Frankfurt (Oder), 2002. URL: http://www.europa-uni.de/de/forschung/institut/institut_fit/publikationen/discussion_papers/2002/04—02-Schultz.pdf (дата обращения: 16.08.2011).

21. *Tüür K., Maximova T., Kudrin S.* About the political background of the water conflict between Ivangorod and Narva / The Center of Transboundary Cooperation. Tartu, 1999.

22. *Van der Pluijm R.* City diplomacy: the expanding role of cities in international politics // *Clingendael Diplomacy Papers* (Netherlands Institute of International Relations). 2007. № 10.

23. *From town to town.* Local actors as transnational actors / ed. C. Wellmann. Hamburg, 1998.

24. *Zalamans D.* Mental and Physical Borderlines in the Baltic Sea Region. St. Petersburg, 2008. URL: http://www.indepsocres.spb.ru/zalam_e.htm (дата обращения: 19.07.2011).

25. *Zalamans D.* Transboundary regionalization — the case of Naparanda and Tornio // *Borders matter: transboundary regions in contemporary Europe* / eds. G. Bucken-Knapp, M. Schack ; Danish Institute of Border Region Studies. Copenhagen, 2001. P. 59—72.

Об авторах

Анищенко Анатолий Георгиевич, соискатель, кафедра международных отношений и политологии, Нижегородский государственный лингвистический университет им. Н. А. Добролюбова.

E-mail: anishenko@tpp.nnov.ru

Сергунин Александр Анатольевич, профессор факультета международных отношений, Санкт-Петербургский государственный университет.

E-mail: sergunin60@mail.ru



TWIN CITIES: A NEW FORM OF CROSS-BORDER COOPERATION IN THE BALTIC REGION?

A. G. Anishenko*, A. A. Sergunin**

**Linguistics University of Nizhny Novgorod*
31a, ul. Minina, Nizhny Novgorod, 603155, Russia

***Saint Petersburg State University*
7-9, Universitetskaya nab., Saint Petersburg, 199034, Russia

Received 18 September 2011

An attempt at a complex analysis of the «twin city» movement as a form of cross-border cooperation in the Baltic Region has been made for the first time in Russian political science literature. This phenomenon emerged as a result, on the one hand, of the global tendency towards the activation of municipal units in the

field of international interaction, on the other hand, the tendency of border cities situated in the Baltic Region to solve the accumulating problems collectively. This work is based on the comparative analysis method, as well as the case study methodology. The authors consider four cases (pairs of cities): Tornio — Haparanda, Valga — Valka, Narva — Ivangorod, and Imatra — Svetogorsk.

This article specifies the terminological framework used in this field of research. The authors analyse the achievements and failures of this type of international inter-municipality cooperation and emphasise that, for twin cities themselves, it served as not only a means of survival in the difficult conditions of the 1990s, but also as an experimental ground for the search for new forms of cross-border cooperation. A conclusion is made that this model is quite promising for the further development of integration processes in the Baltic Region. This practice can be applied by Russian municipal, regional, and federal authorities in the development of cross-border cooperation not only in the Baltic region, but also in other regions of the country. So, under the influence of successful experience of Baltic border cities and towns, the Russian town of Nikel and the Norwegian town of Kirkenes decided to use this model for further development of their mutual cooperation.

Key words: twin cities, cross-border cooperation, Baltic Region.

References

1. *Goroda-sputniki [Satellite towns]*, 1961, Moscow.
2. Davidov, D. M., Chekalina, T. N. 2009, *Balt. Region*, no. 2 (2), pp. 57—64.
3. Korneevets, V. S. 2010, *Mezhdunarodnaja regionalizacija na Baltike [International regionalization in the Baltic Sea]*, Saint Petersburg.
4. Svetogorsk-Imatra: «dvojnoj gorod» [Svetogorsk-Imatra: «dual city»], *Official internet site of the Leningrad Region*, available at: [http://www. lenobl. ru/gov/municipal/svetogorsk/double](http://www.lenobl.ru/gov/municipal/svetogorsk/double) (accessed 10 July 2011).
5. Self, P. *Goroda vyhodjat iz svoih granic [City out of its borders]*, 1962, Moscow.
6. Sergunin, A. A. 2003, *Politicheskaja nauka*, no. 3, pp. 121—141.
7. Sergunin, A. A. 1999, *Polis*, no. 3, pp. 76—88.
8. Smirnova, S. 2008, *Pechenga*, 19 April, available at: [http://pechenha-gazeta. ru?i=2020](http://pechenha-gazeta.ru?i=2020) (accessed 26 January 2011).
9. Hauke, M. O. 1960, *Prigorodnaja zona bol'shogo goroda [Suburban area of the city]*, Moscow.
10. Fedorov, G. M., Korneevets, V. S. 2009, *Balt. Region*, no. 4 (6), pp. 103—115.
11. Buursink, J. 1994, *Acta Geographica Lovaniensia*, no. 34, pp. 175—80.
12. City Twin Association Strategy 2010—2020, *Narva*, 2009, available at: [http://www. citytwins. org/en/page/5/](http://www.citytwins.org/en/page/5/) (accessed 27 May 2011).
13. Hurskainen, S. Case Imatra-Svetogorsk: An example from the field. In: Kulmala, M., Päiviö, L. (eds.). *Northern Dimension, Poland and the New Neighbours*, 2005, Helsinki: The Finnish Commission for European Security (STETE), pp. 132—136.
14. Joenniemi, P., Sergunin, A. 2011, *Research Journal of International Studies*, no. 22, pp. 120—131.
15. Joenniemi, P., Sergunin, A. 2011, *City-Twinning in Northern Europe: Challenges and Opportunities*. Saarbrücken: Lambert Academic Publishing.
16. Jussila, H. 1997, Building of a Region and of a European Transnational City — Some Lessons from Haparanda-Tornio. In: Lyck, L., Berg, P. O. 1997, *The Øresund Region Building*. Copenhagen, Copenhagen Business School, pp. 53—65.



17. Lundén, T. 2007, *Geographica Helvetica*, Vol. 62, no. 1, pp. 22—32.
18. Lundén, T. Valka-Valga, Narva-Ivangorod. Estonia's Divided Border Cities. In: Janczak, J. (ed.). 2009, *Conflict and Cooperation in Divided Cities*, Berlin, Logos Verlag, pp. 133—149.
19. Pikner, T. 2008, *Nordia Geographical Publications*, Vol. 37, no. 4, pp. 9—13.
20. Schultz, H., Jajeśniak-Quast, D. and Stokłosa, K. 2002, *Twin Towns on the Border as Laboratories of European Integration*, Frankfurt (Oder), Frankfurter Institut für Transformationsstudien. (Arbeitsberichte 4/02), available at: http://www.europa.uni.de/de/forschung/institut/institut_fit/publikationen/discussion_papers/2002/04-02-Schultz.pdf (accessed 16 August 2011).
21. Tüür, K., Maximova, T. and Kudrin, S. 1999, *About the political background of the water conflict between Ivangorod and Narva*, Tartu, The Center of Transboundary Cooperation.
22. Van der Pluijm, R. 2007, *City diplomacy: the expanding role of cities in international politics*, The Hague, Netherlands Institute of International Relations «Clingendael», no. 10, 45 pp.
23. Wellmann, Chr. (ed.), 1998, *From town to town. Local actors as transnational actors*, Hamburg, LIT Verlag.
24. Zalamans, D. 2008, *Mental and Physical Borderlines in the Baltic Sea Region*, St. Petersburg, available at: http://www.indepsocres.spb.ru/zalam_e.htm (accessed 19 July 2011).
25. Zalamans, D. 2001, Transboundary regionalization — the case of Haparanda and Tornio. In: Bucken-Knapp, G., Schack, M. (eds.) 2001, *Borders matter: transboundary regions in contemporary Europe*, Copenhagen, Danish Institute of Border Region Studies, pp. 59—72.

About authors

Anatoly A. Anishenko, PhD student, Department of International Relations and Political Science, Linguistics University of Nizhny Novgorod.

E-mail: anishenko@tpp.nnov.ru

Dr Alexander A. Sergunin, School of International Relations, Saint Petersburg State University.

E-mail: sergunin60@mail.ru