



Munich Personal RePEc Archive

The Russian Enclave of Kaliningrad: Territorial Specificity and Integration with the World Economy

Vinokurov, Evgeny

Univerisite Grenoble 2

2007

Online at <https://mpra.ub.uni-muenchen.de/20939/>

MPRA Paper No. 20939, posted 24 Feb 2010 12:59 UTC

Université Pierre Mendès France de Grenoble

**Centre de Recherches Economiques sur les Politiques Publiques
en Economie de Marché (CREPPEM)**

**L'enclave russe de Kaliningrad :
spécificité territoriale et intégration à
l'économie mondiale**

Thèse de doctorat « nouveau régime » en économie appliquée

Présentée et soutenue publiquement le 19 novembre 2007 par :

Evgeny VINOKUROV

Directeur de Thèse : Ivan SAMSON, MCF HDR, UPMF, Grenoble

Membres du Jury :

- **Vladimir MAU**, Professeur d'Economie, Recteur de l'Académie d'Economie Nationale auprès du Gouvernement de la Fédération de Russie, Moscou, Rapporteur
- **Xavier RICHEL**, Professeur d'Economie, Université Sorbonne Nouvelle, Paris, Rapporteur
- **Pascal MARCHAND**, Professeur de Géographie, Université Lyon II,
- **Claude COURLET**, Professeur d'Economie, UPMF, Grenoble
- **Jacques FONTANEL**, Professeur d'Economie, UPMF, Grenoble
- **David KERNOHAN**, Docteur en Economie, Middlesex University Business School, Hendon, UK

Table des matières

<i>Remerciements</i>	7
<i>Abréviations</i>	8
Introduction	11
<i>L'enclave de Kaliningrad</i>	11
<i>Une succession de chocs économiques</i>	15
<i>Questions centrales et méthodologie</i>	17
<i>Intérêt de la recherche</i>	19
Chapitre 1. L'économie d'enclave : limites et opportunités	24
<i>1. 1. Cadre conceptuel d'une théorie des enclaves</i>	24
<i>1.1.1. Pourquoi étudier les enclaves et les exclaves ? Intérêt d'une investigation économique</i>	24
<i>1.1.2. Définitions et dichotomie</i>	26
<i>1.1.3. Revue de la littérature</i>	31
<i>1.1.4. Le cadre conceptuel : le triangle Etat-continent / enclave /Etat entourant</i>	35
<i>1.1.5. Comparaisons des types : matrice de distribution géographique et de population</i>	41
<i>1.1.6. La question de l'accès</i>	45
<i>1.2. Etudes de cas</i>	50
<i>1.2.1. Ceuta et Melilla</i>	50
<i>1.2.3. Le cas de Büsingen : l'intégration d'une petite enclave</i>	65
<i>1.2.3.1. Géographie et histoire</i>	65
<i>1.2.3.2. Economie</i>	67
<i>1.2.4. Hong Kong : une enclave côtière « modèle » ?</i>	75
<i>1.2.5. La Prusse orientale, exclave allemande (1920-1939), prédécesseur de Kaliningrad</i>	81
<i>1.3. Caractéristiques économiques des enclaves</i>	86
<i>1.3.1. Incapacité économique et régimes économiques spéciaux</i>	86
<i>1.3.2. Insularité, enclavité et exclavité</i>	88
<i>1.3.3. La petite taille</i>	92
<i>1.3.4. La vulnérabilité</i>	95

1.3.5. Agriculture, industrie et services : caractéristiques distinctives des enclaves.....	98
1.3.6. La double périphéricité.....	101
1.4. L'ouverture : condition du développement économique de l'enclave	103
1.4.1. Corrélation entre régimes économiques des enclaves et bien-être	103
1.4.2. « Effacement » de l'enclavité dans un contexte d'intégration.....	108
1.4.3. Supériorité de l'approche libérale dans la politique continentale des enclaves.	110
1.5. La théorie des enclaves et Kaliningrad	117

Chapitre 2. Les caractéristiques structurelles de la transition

économique.....	122
2.1. Les caractéristiques de la transformation.....	122
2.1.1. Les leviers structurels dans la distribution du PRB	122
2.1.2. Les mutations de l'emploi.....	126
2.1.3. La transformation de l'industrie.....	128
2.1.4. Les controverses sur la dynamique des investissements	133
2.2. Une part importante d'économie souterraine.....	139
2.3. Kaliningrad en comparaison	144
2.3.1. Comparaisons internationales	144
2.3.2. Comparaisons interrégionales : orientation de la production du nord-ouest de la Russie.....	145
2.4. Le commerce extérieur et les échanges avec la Russie : une position intermédiaire entre la Russie et l'UE.....	147
2.4.1. La structure du commerce extérieur.....	147
2.4.2. Des liens forts avec le continent russe	158
2.4.3. Un commerce des services peu développé.....	162
2.4.4. Prévisions commerciales	164
2.4.5. Un degré élevé de franchise commerciale par suite de l'intermédiation commerciale.....	166

Chapitre 3. Les facteurs de compétitivité régionale.....

3.1. Introduction.....	171
3.2. La mesure des avantages comparatifs, de la spécialisation internationale et du commerce intra branche.....	174

3.2.1. <i>La mesure des avantages et des désavantages comparatifs révélés pour la région de Kaliningrad : l'applicabilité et la pertinence des indice ACR de Balassa</i>	174
3.2.2. <i>L'indice de l'avantage comparatif international de Lafay</i>	177
3.2.4. <i>L'avantage et le désavantage comparatif révélés de l'économie russe</i>	190
3.3. <i>Les facteurs de production de Kaliningrad</i>	192
3.3.1. <i>La productivité du travail</i>	192
3.3.2. <i>Le coût du facteur énergie</i>	199
3.3.3. <i>La part des coûts dans le rendement comme indicateur d'efficacité</i>	202
3.4. <i>Les coûts d'exclave</i>	204
3.5. <i>Une typologie des facteurs compétitifs des régions: des ressources génériques aux actifs spécifiques</i>	206
3.6. <i>Conclusion</i>	215

Chapitre 4. Le cadre extérieur du développement économique de Kaliningrad: la succession des chocs économiques de 1990-2004 et après.....

4.1 <i>Globalisation, intégration économique et spécialisation régionale</i>	220
4.1.1. <i>Les chocs économiques subis par Kaliningrad : 1990-2005 et après</i>	220
4.1.2. <i>Intégration économique: définitions et approches</i>	224
4.2 <i>Le régime de ZES en tant que facteur décisif de développement économique régional</i>	232
4.2.1. <i>Les ZFE "Yantar" 1991 et ZES Kaliningrad 1996</i>	232
4.2.3. <i>Un ajustement rapide aux quotas d'importation dans la ZES</i>	236
4.2.4. <i>Les taux effectifs de protection</i>	237
4.2.5. <i>La ZES de Kaliningrad 2006 et le « problème 2016 »</i>	240
4.2.6. <i>Le Programme des tâches Fédérales : reproduire le schéma existant des coûts de la croissance économique</i>	245
4.3. <i>La crise monétaire de 1998 et la dépendance de Kaliningrad des tendances économiques russe</i>	248
4.3.1. <i>Les conséquences à court et à moyen terme de la dévaluation du Rouble en 1998</i>	248
4.3.2. <i>La haute dépendance des tendances économiques russes</i>	250
4.4 <i>L'impact de l'élargissement de l'UE à l'Est</i>	253

4.4.1. Protection du marché UE: tarifs, barrières non tarifaires et barrières techniques au commerce.....	253
4.4.2. L'élargissement de l'UE et l'économie de Kaliningrad.....	256
4.4.3. La Pologne, la Lituanie et Kaliningrad dans le contexte de l'élargissement de l'UE.....	262
4.4.4. Transit de cargos, de passagers et commerce frontalier.....	265
4.4.5. Conclusion : l'impact modeste de l'élargissement de l'UE sur Kaliningrad	269
4.5. Les perspectives de l'Espace Economique Commun UE-Russie et la spécialisation à long terme de Kaliningrad.....	271
4.6. Les conséquences à court et à long terme de l'adhésion de la Russie à l'OMC	276
4.6.1. Les obligations russes lors de l'adhésion à l'OMC.....	276
4.6.2. Les exigences de l'OMC et du régime de la ZES	281
4.6.3. L'impact de l'adhésion à l'OMC sur l'économie de Kaliningrad	287
4.7. Les chocs économiques comme conséquences des processus d'intégration et de désintégration.....	290

Chapitre 5. Spécialisation régionale, trajectoire de développement

optimale, répartition du PRB: synthèse	295
5.1. Examen des stratégies de développement.....	295
5.1.1. Samson et alii : mouvement tri phase vers la substitution d'exportation.....	296
5.1.2. Une région de coopération	299
5.1.3. La région pilote.....	301
5.1.4. La stratégie officielle de développement économique et social de Kaliningrad comme région de coopération.....	305
5.1.5. Les autres propositions.....	308
5.1.6. Comparaison des principaux concepts de développement régional sur la question de la spécialisation économique	309
5.2. L'évaluation de la spécialisation actuelle	314
5.2.1. Le changement dans la spécialisation: 1990-2005.....	314
5.2.2. La dotation de facteurs et les avantages comparatifs et concurrentiels actuels	318
5.2.3. Les chocs et autres processus exogènes.....	321
5.3. La trajectoire de développement et la spécialisation optimale	323
5.3.1. Kaliningrad comme enclave : repères de la théorie d'enclaves	323
5.3.2. Kaliningrad comme « double tremplin » d'importations-exportations	327
5.3.3. Une trajectoire optimale de développement.....	328

5.3.4. Positionner Kaliningrad dans l'interface Russie-UE.....	336
5.3.5. L'industrie, les services, et l'agriculture dans le PRB.....	340
5.4. Les branches de l'économie régionale choisies du point de vue de leur entrée dans la spécialisation régionale sur une longue durée	344
5.4.1. L'industrie du pétrole	344
5.4.2. L'industrie de l'ameublement du point de vue des facteurs de compétitivité.....	346
5.4.3. L'ambre : ressource sous-évaluée ou potentiel surévalué ?	349
5.4.4. Le potentiel agricole limité	352
5.4.5. Le complexe des transports : l'épine dorsale de l'économie régionale.....	356
5.4.6. Le développement du tourisme	360
5.5. Aspects politiques : l'approche libérale et positive	364
5.5.1. La loi ZES de 2006 et la spécialisation de Kaliningrad	364
5.5.2. La politique économique libérale à l'égard de l'exclave	366
5.5.3. Une approche positive de la sécurité économique régionale	369
Conclusion	375
Références bibliographiques.....	382
Appendice / Annexes	403

Remerciements

Je tiens tout d'abord à remercier Ivan Samson qui m'a fait confiance et m'a guidé dans ma recherche. Je voudrais également remercier chaleureusement Michael Emerson de CEPS, Alexey Ignatyev de l'Agence Régionale de Développement de Kaliningrad, Ivan Korolev d'IMEMO, David Kernohan de Middlesex University, Vladimir Kouzine de Gouvernement de la Région de Kaliningrad et Artur Usanov de RAND pour toute leur aide et encouragement.

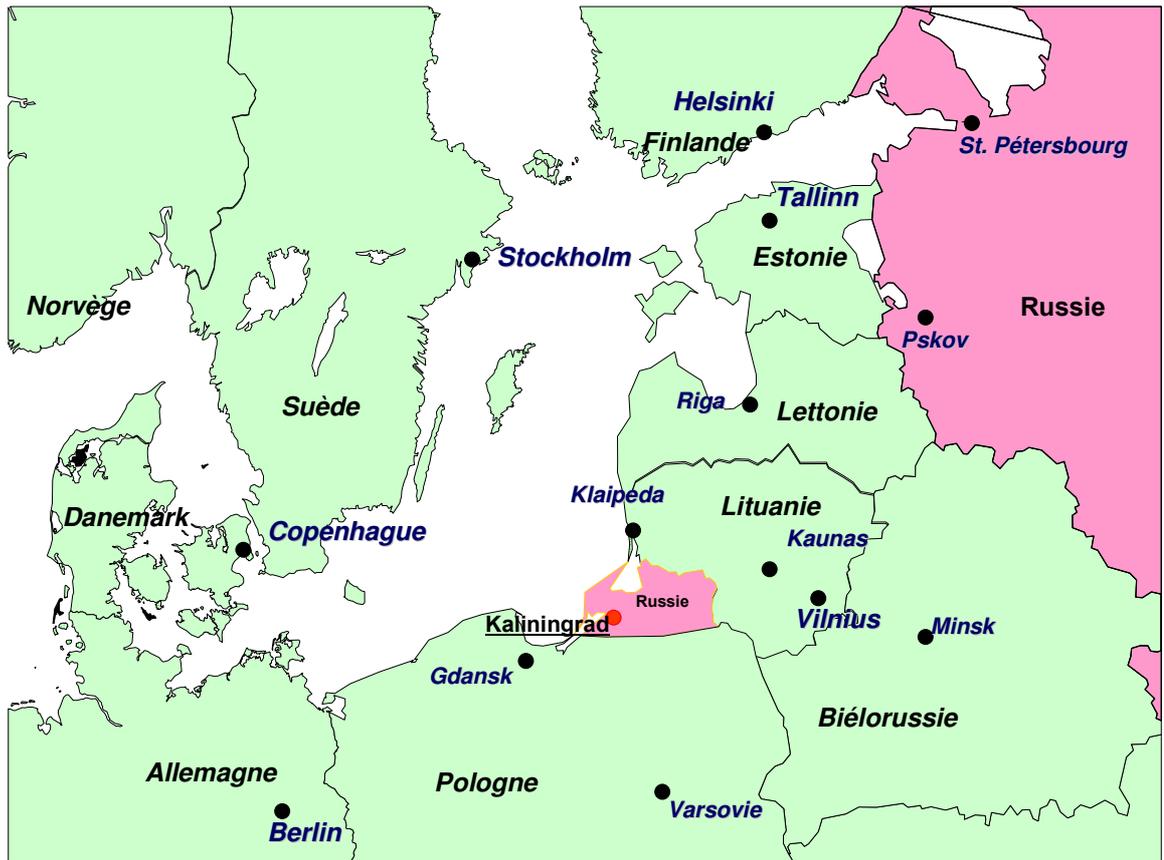
Je remercie également le Ministère des Affaires Etrangères français qui m'a accordé une bourse Eiffel Recherche en 2006, ce qui m'a permis de terminer ma thèse.

<p>L'Université n'apporte aucune approbation ou improbation aux arguments développés dans la présente thèse, qui restent de la seule responsabilité de leur auteur.</p>

Abréviations

ACR - Avantage Comparatif Révélé
ALENA - Accord de Libre-Echange Nord-Américain
APC - Accord de Partenariat et de Coopération (EU-Russie)
ARD - Agence Régionale de Développement de Kaliningrad
BEI - Banque Européenne d'Investissement
BNTs - Barrières Non-Tarifaires
CE - Communauté Européenne
CEI - Communauté des Etats Indépendants
CIB - Commerce Intra Branche
CIJ - Cours Internationale de Justice
DPFF - Document de Passage Ferroviaire Facilité
DPF - Document de Passage Facilité
E – Enclave
EEC (EEEC) - Espace Economique (Européen) Commun (U.E.-Russie)
GATT - Accord Général sur les Tarifs douaniers et le commerce
GATS - Accord Général sur les Tarifs douaniers et les Services
GHN - Groupe de Haut Niveau
IDE - Investissements Directs Etrangers
KRCS - Comité Régional de Kaliningrad pour la Statistique
MMC - Mille Mètres Cubes
OMC - Organisation Mondiale du Commerce
ONU - Organisation des Nations Unies
OTAN - Organisation du Traité de l'Atlantique Nord
M – Etat-continent (Métropole)
n.e.s. - non spécifié ailleurs
NPF - Régime de la Nation la plus Favorisée
NWCO - Bureau de Douanes Nord-Ouest de la Russie
PIB - Produit Intérieur Brut
PECO - Pays d'Europe Centrale et Orientale
PTF - Programme de Tâche Fédéral
RDA - République Démocratique Allemande
PNB - Produit National Brut

PRB - Produit Régional Brut
PME - Petite et Moyenne Entreprise
RFA - République Fédérale d'Allemagne
RPC - République Populaire de Chine
RSFSR - République Socialiste Fédérative Soviétique de Russie
S – Etat-entourant
SEN - Sécurité Economique Nationale
SER - Sécurité Economique Régionale
TBC - Barrière Technique au Commerce
TEP - Taux Effectif de Protection
TRIPS - Aspects des droits de Propriété Intellectuelle relatifs au commerce (OMC)
UE - Union Européenne
URSS - Union des Républiques Socialistes Soviétiques
ZES - Zone Economique Spéciale
ZFE - Zone Franche Economique
ZLE - Zone de Libre Echange
ZLEE - Zone de Libre-Echange Européenne



Introduction

L'enclave de Kaliningrad

A l'éclatement de l'Union Soviétique, la région de Kaliningrad s'est brusquement trouvée séparée de la Russie par plusieurs frontières. Peu de régions russes furent frappées par la rupture économique qui en a découlé comme le fût Kaliningrad. Les liens économiques traditionnels furent rompus, et le déclin industriel atteint 70%. La région a du lutter pour sa survie économique. Une Zone Economique Spéciale, établie en 1991 (légalisée en 1996), a permis cette survie. L'ouverture économique brutale a eu des conséquences dramatiques, tandis que le commerce régional et la spécialisation de la production subissaient de profonds changements. Les particularités géographiques et légales d'alors rendaient ce territoire sensible aux expositions et turbulences résultant de son intégration dans l'économie mondiale. Ce dont il est question, en résumé, dans la présente thèse, c'est du problème de l'actuelle et de la future spécialisation économique de l'enclave russe au regard de son intégration internationale et de la division internationale du travail.

Le territoire de Kaliningrad, exclave russe à compter de 1991, a appartenu de 1920 jusqu'en 1939 à la Prusse orientale, en tant qu'exclave allemande. Bien qu'ayant appartenu à plusieurs Etats, et malgré une séparation de plus de cinquante ans dans chaque contexte respectif, les deux exclaves semblent présenter plusieurs similitudes sur des questions de développement économique et de relations avec le reste du continent. L'exemple Prusse souligne les inconvénients hérités de ce statut d'exclave au regard du rattachement au reste du territoire, et du temps.

Suite à la guerre, la Prusse orientale fut divisée entre la Pologne et l'URSS, à raison de deux tiers pour la Pologne et le reste pour la Russie, devenu le *Kaliningrad Oblast*¹. L'*Oblast* a constitué une partie du République Socialiste Fédérative Soviétique de Russie, posant ainsi les bases de son devenir d'*exclave* quatre décennies et demie plus tard. Les bases économiques de la région ayant été presque entièrement détruites en 1944-45, l'économie devait être reconstruite. Après deux décennies d'inactivité relative, Kaliningrad s'est de nouveau développée dans les années 1960 et 1970, pour égaler finalement la

¹ Un *oblast* est une unité administrative de type "région" de la Fédération de Russie. Les oblasts russes sont subdivisés en "raïons" (russe : районы / *rayony*).

moyenne de l'Union soviétique. Le développement industriel s'articulait à une présence militaire importante dans l'Oblast. Dans les années 1990, la Lituanie a déclaré son indépendance, faisant de Kaliningrad une exclave, d'abord Soviétique puis, un an plus tard, russe. L'histoire elle-même s'est répétée jusqu'à un certain point, puisque la crise structurelle des années 1990 a le plus touché Kaliningrad de toute la Russie, tout comme les années 1920 l'avaient vu pour les Prussiens. La croissance économique n'a alors repris qu'en 1999.

La région de Kaliningrad dispose d'un marché intérieur limité, ne lui permettant pas d'atteindre des niveaux d'économies d'échelles dans la plupart de ses industries : la population de Kaliningrad n'atteint même pas le million d'habitants. La région ne possède aucune base suffisante en ressources. Les limites du marché local et des ressources créent une asymétrie significative entre la production domestique et la consommation (Armstrong, Read, 1998). Pour une petite région isolée comme Kaliningrad, les liens économiques avec les pays voisins sont vitaux pour son fonctionnement économique. Favoriser un régime et une intégration économiques avec l'étranger, ainsi qu'une division internationale du travail, apparaissent comme des déterminants d'un développement économique réussi. Les facteurs exogènes acquièrent une importance exceptionnelle. Le commerce joue un rôle vital dans une telle économie, au sens où il soutient le fonctionnement global des systèmes économiques. Le commerce extérieur, tout comme les échanges avec les régions russes du continent, joue aussi un rôle extrêmement important dans l'économie de Kaliningrad : il est intégré, quoique de façon spécifique et peut-être malsaine, dans l'économie européenne. Néanmoins, en tant que partie intégrante de la Fédération russe, l'Oblast entretient des liens rapprochés avec l'économie du continent russe. Ces liens se sont même renforcés au début des années 2000 du fait de la substitution dans la région de certaines importations par des investissements en provenance de l'Etat et du secteur privé. Les événements extérieurs, tels l'élargissement de l'UE ou l'accession négociée de la Russie à l'OMC, peuvent constituer des chocs économiques, et avoir un impact assez grand sur les flux du commerce régional.

La spécificité de la Région de Kaliningrad requiert des approches originales et innovantes sur les questions relatives à la spécialisation économique régionale. Les facteurs déterminant l'environnement économique et politique ne coïncident que partiellement avec ceux des pays ou des régions adjacentes.

Le phénomène majeur expliquant le développement économique de la région est son *enclavité*, qui se comprend, sur le périmètre géographique de Kaliningrad d'une part, comme une exclave de la Russie, c'est-à-dire séparée du métropole par plusieurs centaines de kilomètres de territoires étrangers et de frontières multiples et d'autre part, comme une enclave de l'Union européenne élargie. Un nombre significatif de problèmes est intrinsèquement lié au statut d'enclave de la région. Citons-en quelques-uns.

Premièrement, enclavité augmente les coûts de transaction pour l'économie régionale en termes de pertes et de dépenses additionnelles. Les coûts en rapport avec une exclave sont principalement dus aux dépenses supplémentaires liées aux transits. Il existe par ailleurs des coûts indirects, plus difficiles à mesurer.

Deuxièmement, une exclave affiche une vulnérabilité spécifique. Kaliningrad est davantage exposée aux chocs extérieurs que ne l'est une région « typique » du continent. La crise financière de 1998 et l'élargissement de l'UE de 2004 sont des exemples de tels chocs.

Troisièmement, le développement de 1996-2006 était principalement basé sur une politique économique fédérale sans avenir à long terme. L'adoption d'un nouveau cadre légal, sous forme d'une loi fédérale instaurant une Zone Economique Spéciale (ZES) à Kaliningrad, est devenue cruciale. Cette loi était adoptée en 2006, et conduira à ce qui est appelé plus loin dans la thèse le « problème 2016 ». La loi envisage une période de transition de dix ans, au cours de laquelle l'ancien régime restera en vigueur : l'horizon critique sera donc atteint vers 2015-16. De plus, la Russie devant très probablement accéder à l'OMC vers 2008, la dite période de transition, au vu du protocole d'accession, va vraisemblablement aussi s'achever d'ici mi-2010. Bien sûr, les deux processus d'adaptation à une adhésion à l'OMC et à un nouveau régime de ZES seront contigus et s'étaleront sur une bonne décennie. Néanmoins, il semble raisonnable de proposer 2016 comme horizon approximatif de l'adaptation de Kaliningrad aux chocs exogènes et à ces nouvelles règles.

Il est possible de voir ce troisième problème comme le cas particulier d'un autre facteur spécifique aux exclaves : le fait qu'une exclave soit la partie d'un Etat conduit à des actions politiques plutôt passives à son encontre. Autrement dit, une exclave applique la politique

macroéconomique et le développement institutionnel tels que définis par le continent. C'est une contrainte politique significative puisqu'elle touche aux possibilités de déterminer une politique économique adaptée, et susceptible de correspondre au mieux à l'exclave.

Quatrièmement, le problème de la *double périphéricité*. Kaliningrad est justement caractérisée comme « périphérie double » (Joenniemi, Dewar, Fairlie 2000) ou « périphérie de chevauchement » (Emerson et al. 2001 : 31-32) entre la Russie et l'UE. A côté de la périphéricité à la Russie continentale (1000 km de distance à la région centrale économiquement développée), le territoire est aussi localisé à la périphérie de l'Union européenne. Les voisins immédiats de la région sont particulièrement sous-développés et souffrent de problèmes économiques très importants. Le Voevodship polonais de Warmińsko-Mazurskie, frontalier de Kaliningrad au sud, est le moins développé du pays avec plus de 20% de chômage. De plus, les zones développées en Lituanie (localisées autour de Vilnius et de Kaunas) sont loin de la frontière de Kaliningrad. Les enclaves sont typiquement localisées dans des secteurs éloignés, et distantes des centres industriels et commerciaux. La double périphéricité est une conséquence naturelle trouvant son origine dans une localisation géographique relative à la géographie économique de la métropole et à l'environnement.

Cinquièmement, dans un contexte plus large, la région de Kaliningrad, en tant que partie de la Fédération russe, se trouve elle-même entre la Russie et l'UE. En tant que tel, l'Oblast est vulnérable aux chocs d'une part, résultant de l'élargissement de l'UE ou des changements dans les relations Russie-UE et d'autre part, provenant des efforts que fait la Russie pour son intégration dans l'économie mondiale, dont l'accession à l'OMC est un exemple. Ces processus peuvent représenter de sérieux dangers pour l'économie régionale de Kaliningrad, tout comme lui fournir de nouvelles opportunités de développement économique. La question de la spécialisation de Kaliningrad doit être étudiée dans la perspective de l'intégration de la Russie à l'économie mondiale. Plus important encore, Kaliningrad se trouve elle-même en position d'intégration à l'économie européenne en raison de sa position géographique et de sa caractéristique d'enclave. Les processus ainsi relatés d'intégration de Kaliningrad s'avèrent donc spécifiques et différents à bien des égards des régions russes « typiques ».

La formulation des problèmes majeurs évoqués précédemment correspond partiellement à ceux identifiés dans (Samson *et alii*, 2000b : 31). Le premier problème est le poids de la localisation de l'exclave de Kaliningrad (ainsi, ceci correspond aux coûts de l'exclave). Le deuxième problème est lié à la globalisation et aux risques qu'encourent les régions de se faire « instrumentaliser » par les multinationales, implantant et supprimant des investissements et des industries selon des stratégies globales. De telles pratiques ont causé des crises en Thaïlande, où les investissements, basés sur une main-d'œuvre bon marché et non qualifiée, se sont réorientés vers des concurrents meilleurs marchés encore (apparus en Chine et en Malaisie), suite à l'augmentation des salaires résultant du développement local. Le troisième problème est lui aussi lié à la mondialisation. D'une part sont identifiables des stratégies bien fondées de développement pour Kaliningrad. Mais d'autre part, Kaliningrad n'est pas un Etat, mais une région, et reste très fragile face aux vents violents de l'économie mondiale. La question est alors la suivante : comment est-il possible, dans ces conditions, de mettre en place une stratégie de développement prometteuse dans une région aussi fragile ? Nous voyons bien ici, en nous rapprochant de la Théorie des enclaves, combien ce problème est particulier à l'une de leurs spécificités : leur vulnérabilité.

Une succession de chocs économiques

Dans les années 1990 et 2000, Kaliningrad a connu un certain nombre de chocs et d'autres processus exogènes forts. D'autres vont probablement arriver. Les caractéristiques essentielles d'un choc économique sont : premièrement, son caractère exogène à la région ; deuxièmement, dans chaque cas un changement brusque a lieu au niveau du cadre des activités économiques ; et, troisièmement, le caractère profond des changements qui en résultent. L'élargissement de l'UE et l'adhésion à l'OMC de la Russie sont des exemples réels de tels chocs, mais ils restent entourés de plusieurs autres chocs, non des moindres, et ayant déjà eu lieu ou en passe d'avoir lieu à l'avenir. De plus, une ZES a été instaurée dans les années 1990, avec l'introduction de changements profonds de son régime en 2006. La mise en place d'un régime économique de type ZES, compte tenu de ses fluctuations dans le temps, et bien que n'étant pas un choc en soi, aura un impact fort et assurément soudain sur l'économie régionale.

Les chocs et les autres processus économiques exogènes suivants seront analysés :

- La rupture de la continuité économique (1990-1992) comme conséquence de l'effondrement de l'Union soviétique, est de tous les chocs certainement le plus fort.
- L'établissement d'un régime ZES à Kaliningrad (1991, avec une stabilisation depuis 1996) et les changements profonds liés à la nouvelle Loi Fédérale (2006).
- La crise monétaire et financière russe de 1998.
- L'élargissement à l'Est de l'UE en 2004, et influençant de fait Kaliningrad depuis 2002.
- L'accession de la Russie à l'OMC, probablement en 2007.
- Le « problème 2016 », attendu à la fin de la période de transition sous la nouvelle loi de ZES, complété par la fin probable de la période de transition dans l'accession de la Russie à l'OMC et par les avancées possibles dans les relations entre l'UE et la Russie en matière d'échanges au sein de l'Espace Economique Commun (EEC).

L'impact sur le régime économique externe de la Région de Kaliningrad et sur sa spécialisation, par la combinaison de ces facteurs, nous permet de distinguer trois périodes principales :

1. 1991-1998 : interruption de la continuité économique ; début de la libéralisation économique de la Russie et crise de la transition ; création de la ZES à Kaliningrad ; stabilisation du régime ZES depuis 1996 ; accord UE-Russie, entrant en vigueur le 1^{er} janvier 1997.
2. 1998-2005 : 1998 crise financière et monétaire ; 2004 : élargissement de l'UE.
3. A compter de 2006: changement graduel du régime de la ZES compte tenu de la nouvelle Loi Fédérale (incluant la période de transition de dix ans) ; accession à l'OMC de la Russie.

La création de l'Espace Economique Commun, articulée à la fin des périodes de transition soumises toutes deux à la nouvelle législation sur les ZES et à l'accession à l'OMC de la Russie, signifierait probablement le commencement d'une autre période encore, eu égard à la spécialisation régionale de Kaliningrad sur la décennie 2010.

L'adaptation à ces défis est devenue l'objectif premier du développement économique des deux décennies concernées par la transition. L'adaptation à l'élargissement de l'UE et à l'accession à l'OMC de la Russie font tout spécialement partie du processus général d'intégration à l'économie mondiale et de recherche d'un positionnement dans la division

internationale du travail. L'économie doit trouver sa place dans l'économie mondiale et la division internationale de travail. Il n'y a pas d'alternative autre à une approche du développement économique régional de Kaliningrad, que celle inscrite dans un cadre global.

Quelques précisions s'imposent pour ce qui est de la terminologie retenue. Ici et ailleurs dans le texte, nous utilisons *Kaliningrad* en référence à la *Région de Kaliningrad*. La formule « Région de Kaliningrad » ou « Oblast de Kaliningrad » est utilisée indifféremment aussi. Il sera précisé par contre lorsqu'une référence sera faite expressément à la ville de Kaliningrad, sauf si cela est explicite de par le contexte. Les termes « enclave » et « exclave » sont définis en détail dans le sous-chapitre 1.1. En résumé, une enclave est la partie du territoire d'un Etat enfermée dans le territoire d'un autre Etat. Réciproquement, une exclave est la partie isolée d'un Etat, entourée par le(s) territoire(s) d'un (ou plusieurs) autre(s) Etat(s). Une exclave peut avoir un accès à la mer. Elle peut être aussi entourée de plus d'un Etat. Le critère décisif est une séparation de « l'Etat continent » auquel elle appartient. Cet aspect est crucial pour bien comprendre que toute enclave est simultanément aussi une exclave, mais que toute exclave n'est pas forcément une enclave, au sens où elle peut être entourée de plus d'un Etat comme le sont le Nakhichevan ou Kaliningrad. Le terme d'« Etat-entourant » sera retenu pour parler de l'Etat qui entoure une enclave/exclave. L'Etat dont une enclave/exclave constitue une de ses parties sera appelé « Etat-continent ».

Questions centrales et méthodologie

Les principales questions ainsi que la méthodologie correspondante de recherche sont les suivantes :

1. Quelle est la relation entre les coûts et les bénéfices d'une enclave ? A quelles conditions les aspects positifs d'une enclave dépassent-ils les coûts ? En d'autres termes, la question est : à quelles conditions et de quelle manière est-il possible de faire d'une enclave un avantage plutôt qu'un inconvénient ?

L'élaboration d'une théorie économique des enclaves constituerait un outil majeur (la matrice conceptuelle étant ici le triangle Etat-continent / enclave / Etat-entourant ; caractéristiques économiques des enclaves ; études de cas ; corrélations entre régime économique, développement et intégration). Dans le triangle Etat-continent / enclave / Etat-

entourant, nous analyserons l'opposition entre facteurs spécifiques ayant des incidences négatives sur les enclaves (ruptures, coûts de transaction, vulnérabilité) et les opportunités activées par leurs poids économiques (proximité de marchés). Il en résultera un état des lieux de référence (*benchmarking*) pour Kaliningrad. De plus, nous utiliserons une typologie des facteurs de compétitivité de la région pour dresser une stratégie de développement optimale en termes de ressources et de biens tant génériques que spécifiques.

*2. Quels sont les caractéristiques structurelles de l'économie de Kaliningrad ?
Comment s'est développée la spécialisation de Kaliningrad en quinze ans de transition ?*

Notre analyse sera basée sur les prémisses suivantes :

- une vue globale de l'économie locale ;
- penser l'économie locale dans une perspective temporelle, en tenant compte de la dimension historique et en adoptant une vision prospective ;
- identifier les liens entre l'économie locale, l'économie nationale et l'économie globale.

Les méthodes suivantes seront utilisées pour répondre aux deux questions précédentes :

- Inventaire statistique. Collecte de données quantitatives permettant de saisir l'état de l'économie régionale et son évolution dans le temps. Explication des limites entourant la disponibilité de la fiabilité des données statistiques.
- Analyse macro et microéconomique des facteurs comparatifs, compétitifs et territoriaux fondamentaux dressant le portrait actuel de la région mais aussi sa potentielle spécialisation. Mobilisation des index RCA de Balassa et de spécialisation internationale, index de Lloyd-Grubel sur les échanges intra industriels sur le territoire. Mesure du facteur de productivité.
- Analyse en suivant le cadre de la typologie des facteurs de compétitivité régionale (Colletis-Pecqueur 1993, 1994).

3. Quels impacts ont eu les chocs économiques successifs sur la spécialisation régionale ?

Méthodes retenues :

- Diagnostic des chocs économiques : (i) la rupture économique de 1991-92 ; (ii) l'instauration d'une ZES en 1991, de la ZES de 1996 et de celle de 2006 ; (iii) la crise

monétaire et financière de 1998 ; (iv) l'élargissement de l'UE ; (v) l'accession de la Russie à l'OMC ; (vi) l'accord EEC UE-Russie.

4. Quelle est la stratégie de développement optimale pour Kaliningrad au regard de son enclavité/exclavité, de ses avantages comparatifs et compétitifs, de sa spécialisation actuelle, et des chocs économiques ?

Il s'agit de la question centrale de la thèse. Afin d'y apporter une réponse intelligible, seront abordés : i) une synthèse des études portant sur les enclaves, ii) les caractéristiques structurelles de la spécialisation régionale et iii) l'impact des chocs.

5. Est-ce possible dans le contexte des relations UE-Russie ? Est-ce possible en l'état actuel, ou est-il nécessaire d'attendre que les relations/l'intégration entre l'UE et la Russie se développent davantage ?

Pour répondre à ces questions, nous nous appuyons sur le cadre conceptuel et le diagnostic régional (*benchmarking*), basé sur la théorie des enclaves. Les conclusions apportées aux questions précédentes fourniront les éléments attendus pour ce faire.

Intérêt de la recherche

Une caractéristique spécifique des enclaves est que l'intérêt tout particulier qu'elles suscitent est bien souvent plus grand que leur taille ou leur population. Cette disproportion est justifiée à deux raisons. Premièrement, les enclaves sont génératrices de problèmes spécifiques tant pour elles-mêmes que pour l'Etat-entourant. Les enclaves sont une difficulté politique et économique, car elles contrarient l'idée même de la continuité de l'Etat-nation. Deuxièmement, les problématiques relatives aux enclaves, notamment dans le domaine économique, sont plus difficiles à résoudre qu'elles ne le sont pour les régions « normales ». Kaliningrad est, à bien des égards, un exemple typique de cette classe *d'objets spatiaux*. La région, avec une population de moins d'un million d'habitants, a tout particulièrement attiré l'attention de la Russie et de l'Union européenne en 2002-2003. Les parties ont eu à statuer sur la question de la traversée de Kaliningrad dans le cadre de l'élargissement à venir. La tension est retombée aux termes d'un accord et de son application mais chacune des parties a reconnu la spécificité de cette région russe. La Russie et l'UE ont aussi reconnu le besoin tout particulier de se pencher sur les problèmes politiques et économiques posés par l'existence même de l'enclave.

Le problème du développement économique de Kaliningrad et, plus précisément, de sa spécialisation, reste problématique, non seulement pour la région elle-même. Il touche aussi à l'économie et aux décisions politiques russes dans l'ensemble ; il concerne l'Union européenne dans l'approche plus globale encore des relations UE-Russie. Les décisions relatives au transit des passagers par la Lituanie, adoptées et mises en application en 2002-2003, ne représentent qu'une partie limitée de la question des communications entre l'exclave et l'Etat-continent. Ce dernier, à son tour, n'est qu'une pièce dans la problématique du développement économique de l'enclave : la spécialisation de Kaliningrad est toujours en cours d'évolution. La transition est rendue plus difficile du fait : i) du caractère d'enclave/exclave de la région et ii) des chocs successifs auxquels l'économie régionale doit s'adapter. Bien que la crise la plus dure des années 1990 ait été surmontée, les questions spécifiques à l'enclave demeurent. Malgré sept années continues de croissance (1999-2005), la question du développement économique de Kaliningrad est toujours d'actualité. Par contre, la dépendance de Kaliningrad aux avantages douaniers inhérents au régime de la ZES est manifeste. Le régime de la ZES, subissant des changements profonds, remet cette problématique à l'ordre du jour : la spécialisation actuelle est-elle viable à long terme ? Si non, comment l'économie de Kaliningrad pourrait ou devrait-elle évoluer ? Certains changements fondamentaux sont survenus très récemment. Le sens de l'élargissement de l'UE est unique pour Kaliningrad, puisqu'il a transformé la région en une demi-enclave de l'Union européenne. Plus significatif encore, la nouvelle loi sur la Zone Economique Spéciale (ZES) pour Kaliningrad, adoptée en janvier 2006, peut potentiellement changer de manière profonde la spécialisation régionale. De plus, la prochaine décennie connaîtra de plus amples processus encore qui vont, en toute logique, avoir un impact assez important sur Kaliningrad. L'un d'eux sera l'accession de la Russie à l'OMC. L'avancée des relations UE-Russie, plus particulièrement l'instauration de l'EEC Russie-UE, pourraient en être un autre.

Le niveau de relations entre l'UE et la Russie est déterminant pour Kaliningrad. Les questions relatives aux rapports UE-Russie, telles que l'EEC, sont abordées dans la suite. En 2002, lorsque Kaliningrad s'est retrouvée au centre des relations UE-Russie, l'Union européenne et la Russie se sont accordées sur la spécificité fondamentale de cette région, sur l'existence de problèmes spécifiques à elle, et sur la nécessité d'y appliquer une approche adaptée en vue de les solutionner. Cependant, à présent, les efforts principaux ont

porté à résoudre les questions relatives aux visas. De nombreux aspects plus substantiels et plus complexes restent à solutionner, notamment ceux concernant la création de conditions favorables aux activités économiques de la région avec l'étranger, et déterminantes pour la compétitivité des entreprises locales sur les marchés régionaux, russes et étrangers.

La littérature traitant de Kaliningrad est foisonnante depuis quelques années. Cependant, de nombreuses différences existent, en particulier sur les questions économiques, les problèmes politiques ayant davantage attiré l'attention. Nous nous limiterons ici à une introduction très courte à la littérature existante. Elle est énoncée au fur et à mesure des arguments développés dans le texte, comme par exemple sur les enclaves au Chapitre 1, sur les avantages comparatifs et compétitifs au Chapitre 3, sur la ZES, sur l'élargissement de l'UE et sur d'autres chocs, y compris sur le poids économique régional au Chapitre 4 sans oublier les stratégies de développement régionales qui seront abordées au Chapitre 5.

La réflexion sur les problèmes d'avenir économique de la Région de Kaliningrad a émergé au moment même où la région apparaissait comme enclave. Il fut intensifié à la fin des années 1990 - début 2000. Du côté russe, nous retenons G. Fedorov et A. Klemeshev (par exemple, Khlopeckiy et Fedorov 2000 ; Klemeshev, Kozlov, Fedorov 2002 ; Klemeshev, Fedorov 2004 ; Gareev, Zhdanov, Fedorov 2005), V. Bilchak (2000), N. Smorodinskaya (2001a, 2001b ; Smorodinskaya et Zhukov 2003), Ignatyev (par ex., Medvedev, Ignatyev 2005), Usanov (par ex. 2005), Zhdanov (2005). Du côté de l'UE, il nous apparaît important de citer les publications de Baxendale, Dewar, Gowan (2000), Joenniemi, Dewar, et Fairlie (2000), Fairlie et Sergounin (2001), Le groupe d'experts de Kiel pour Kaliningrad (2002), Birckenbach et Wellmann (2003). La plupart des publications européennes se concentrent sur les aspects politiques du processus et abordent les aspects politiques des visas, des transports, des problèmes de transit et ceux liés aux matières premières et à l'approvisionnement en énergie. Des fondements généraux importants et une contribution très utile à la quantification de la littérature économique sur le sujet, a été fournie par la recherche sous la direction de I. Samson (Bilchak, Samson, Fedorov 2000 ; Samson 2000a, 2000b ; Tacis 2002a ; Lamande, Vinokurov (2003), Samson, Lamande, Vinokurov (2004)).

Malgré cette prolifération de publications sur Kaliningrad, la littérature traitant de l'impact des chocs exogènes sur l'économie de Kaliningrad est rare. Aux côtés des papiers publiés par l'auteur, nous pouvons citer aussi Liuhto (2005) et Tacis 2000a, 2000b. Par ailleurs, nous retenons une série de bulletins publiés par le EU-Russia Cooperation Program (2003, 2004 a, b, c, d), dont le contenu a contribué à la compréhension de l'impact de l'élargissement de l'UE et de l'accession de la Russie à l'OMC sur la production de Kaliningrad et sur les formes d'échanges.

De manière générale, les éléments suivants de la thèse peuvent présenter un intérêt théorique ou pratique :

- Diagnostic complet, statique et dynamique, de la spécialisation de Kaliningrad, au regard du contexte Russie-UE.
- Analyse macro- et microéconomique des avantages et des inconvénients comparatifs et compétitifs.
- Application de la typologie des facteurs de compétitivité, basée sur la distinction entre les ressources génériques/spécifiques et les biens (Colletis, Pecqueur 1993,1994). Elaboration d'un supplément à cette typologie par l'élaboration d'une matrice d'analyse de 9 cellules, permettant de combiner les emplois et des ressources avec la spécialisation au regard des exportations et des importations.
- Recherche sur l'économie des enclaves par l'élaboration d'un cadre conceptuel et d'une série de repères et de références économiques.
- Analyse de plusieurs facteurs exogènes passés et futurs comme *chocs économiques* : ruptures économiques de 1991-1992 ; établissement et changements successifs du régime de la ZES ; crise de 1998 ; élargissement de l'UE ; accession de la Russie à l'OMC et à l'Espace Economique Européen Commun (EEEC).

Le plan adopté pour la thèse est le suivant. Le Chapitre 1 est entièrement consacré à l'économie des enclaves. Il comprend le cadre conceptuel, plusieurs études de cas et une réflexion sur les caractéristiques économiques des enclaves. Ce Chapitre fournit une série de points de référence qualitatifs sur Kaliningrad. Le Chapitre 2 contient une analyse étendue des caractéristiques structurelles de la transition économique de la Région de Kaliningrad à partir de 1991. Y sont analysées les questions de la structure du PIB, y compris l'économie souterraine, les leviers structurels et la transformation industrielle. Une attention particulière est accordée aux questions commerciales, tant pour le commerce

extérieur que le commerce avec le continent russe, mais reste ouverte à de plus amples discussions. Le Chapitre 3 est consacré aux avantages comparatifs et compétitifs de la région, tant d'un point de vue macro que microéconomique. Les indicateurs d'avantages comparatifs et d'échanges commerciaux intra-industrie sont construits. Les facteurs de production et les facteurs de coûts sont quantifiés. Dans le sous-chapitre 3.3, la typologie des facteurs compétitifs régionaux est appliquée au cas de Kaliningrad. Plus en avant encore, nous passons à la loupe le cadre extérieur du développement économique de Kaliningrad. Plusieurs chocs économiques sont décrits en détail, avec leur impact sur Kaliningrad (Chapitre 4). Enfin, le Chapitre 5 fournit une synthèse des problématiques de la spécialisation régionale, de la trajectoire de développement optimale et de la répartition/redistribution du PIB.

Chapitre 1. L'économie d'enclave : limites et opportunités

1. 1. Cadre conceptuel d'une théorie des enclaves

1.1.1. Pourquoi étudier les enclaves et les exclaves ? Intérêt d'une investigation économique

Nous pourrions dire, de prime abord, que les enclaves sont quelque chose d'« anormal ». Une région détachée du territoire principal d'un pays ? Une région atteignable uniquement en traversant un autre État ? Une région avec tant d'inconvénients pour le gouvernement et la vie économique ? Une région qui contrarie de façon évidente le principe même de la continuité de l'Etat-nation ? Les États, semble-t-il, devraient être heureux de pouvoir s'en débarrasser d'une manière ou d'une autre, les échanger, les vendre ou simplement y renoncer. Pourtant, ce n'est très souvent jamais le cas. Beaucoup d'enclaves ont montré leur extrême résilience, même pendant la guerre, aux changements de frontières ou de systèmes économiques. On pourrait supposer que les États évitent au moins la création de nouvelles enclaves. Ce n'est même pas le cas non plus. S'ils ne les apprécient guère, de nouvelles enclaves et exclaves – y compris de tailles particulièrement importantes – ont poussé dans les années 1990 comme des champignons après averse. La vague d'éclatement des Etats socialistes, en particulier de l'Union soviétique, a généré plus de vingt enclaves en Europe et en Asie.

Détachée de son Etat-continent, une enclave se trouve dans une situation spécifique en matière de régime économique, de spécialisation économique et de commerce. Dans de telles conditions, certaines enclaves prospèrent, d'autres pas. Hong Kong est devenue la vitrine du globalisme mondial et du libre échange. Les petites enclaves européennes d'Ouest, telles le Baarle-Hertog belge, la Llivia espagnole, le Campione italien ou le Jungholz autrichien, de même que les enclaves américaines de Point Roberts et de Northwest Angle, prospèrent avec le tourisme et le commerce transfrontalier. Par contre, presque 200 enclaves Indo-bangladaïses Behar Cooch sont dépourvues d'électricité et sont frappées de pauvreté. Les célèbres enclaves peuplées de la vallée de Fergana, disposant de terres fertiles et de paysages merveilleux, affichent de moins bons résultats que leurs voisins immédiats. Entre ces deux extrêmes, les territoires espagnols de Ceuta et de Melilla, ou encore celui de Kaliningrad, se débattent à leur façon avec

l'aide de subventions et de dispositions préférentielles fédérales. Ces enclaves, ainsi que beaucoup d'autres, présentent des tendances communes, plus ou moins avantageuses. Pourtant, malgré un nombre élevé de points communs, certaines se développent alors que d'autres non.

L'idée d'étudier de façon systématique les enclaves et les exclaves m'est venue lorsque nous avons commencé à travailler sur le développement économique de la Région de Kaliningrad. C'était un sujet complexe où s'entrelaçaient plusieurs problèmes économiques et politiques, inséparables les uns des autres. L'existence d'autres enclaves dans le monde nous est apparue intéressante. Etaient-elles sous certains aspects éventuellement comparables à Kaliningrad ? La Russie et sa région éloignée de l'Ouest étaient-elles capables d'éviter les erreurs commises ailleurs dans le passé ? Quels modèles économiques peuvent être adaptés à Kaliningrad ? Et quel pourrait être l'avenir de Kaliningrad ? Lorsque nous avons entrepris nos recherches sur les enclaves, nous avons découvert qu'il y en existait beaucoup : des centaines en fait. Le sujet s'est par ailleurs révélé complexe et sous-estimé par la littérature académique.

L'élaboration d'une théorie économique des enclaves constituerait un outil majeur (la matrice conceptuelle étant ici le triangle Etat-continent/enclave/Etat-entourant ; les caractéristiques économiques des enclaves ; des études de cas ; les corrélations entre régimes économiques, le développement et l'intégration). Dans le triangle Etat-continent/enclave/Etat-entourant, nous analyserons l'opposition entre les facteurs spécifiques ayant soit des incidences négatives sur les enclaves (ruptures, coûts de transaction, vulnérabilité), soit présentant des opportunités activées par des forces de gravité économiques (proximité de marchés). Il en résultera un état des lieux de référence (*benchmarking*) pour Kaliningrad. De plus, nous utiliserons une typologie des facteurs de compétitivité de la région pour dresser une stratégie de développement optimale en termes de ressources et de biens, tant générique que spécifique.

Les questions principales concernant l'investigation économique des enclaves ciblent leurs (in)capacités à se développer d'un point de vue économique de manière autonome au vu de leurs dotations et leurs facteurs spécifiques déjà évoqués. Tout d'abord, nous devons comprendre ce que sont les *facteurs spécifiques aux enclaves*, puis les comparer à ceux des territoires insulaires. Ensuite, nous nous interrogerons sur la *capacité*

économique des enclaves. Enfin, nous rechercherons les conditions permettant un développement économique viable compte tenu de facteurs favorisant ou non la croissance économique. Pour Kaliningrad, les questions peuvent être formulées comme suit :

1. Quelle est la relation entre les coûts relatifs à une enclave au sein du marché européen ?

2. A quelles conditions les aspects positifs d'une enclave dépassent-ils les coûts découlant des inconvénients ? En d'autres termes, à quelles conditions et de quelle manière est-il possible de faire d'une enclave un territoire avantageux, plus qu'un inconvénient ? Quelles conditions seraient profitables à Kaliningrad ?

3. Est-ce possible, vu les relations UE-Russie ? L'état actuel de ces relations le permet-il ? Ou bien faudra-t-il attendre qu'elles soient plus étroites avant d'envisager plus ?

1.1.2. Définitions et dichotomie

Le concept d'« enclaves », dans sa forme implicite, est connu depuis les temps anciens. La Bible mentionne des *villes enclaves* à plusieurs occasions (Livre de Joshua 16:9 NIV ; Joshua 17:9,11 NIV). Le Traité de Madrid de 1526 est probablement le premier document contenant le mot « enclave ». Ce terme devient ensuite très utilisé. Divers types de territoires ont pris le nom d'enclave. Nous allons introduire ce terme en posant certaines bases, puis élargirons sa définition. Dans un premier temps, nous allons donner les principales définitions d'une *enclave*, d'une *demi-enclave*, d'une *pene-enclave*² et d'une *exclave*, de même qu'une plus ample définition d'un *Etat-enclave*, d'un *Etat demi-enclave*, d'un *Etat-continent*, et d'un *Etat-entourant*. Toutes ces définitions ainsi que d'autres particularités comme les dichotomies en résultant, font l'objet d'un autre travail (Vinokurov, 2006b, 2007a).

L'enclave est la partie du territoire d'un Etat A entièrement enfermé dans le territoire d'un autre Etat B. Cette définition correspond à la définition standard, légale et géographique. Afin de bien distinguer ces enclaves d'autres phénomènes définis plus loin, ces enclaves seront dites « vraies enclaves ».

² *Presque enclave* – voir page suivante.

Deux termes supplémentaires sont maintenant introduits. Un Etat-continent est l'Etat auquel appartient une enclave, et dont elle constitue la partie. D'autres termes utilisés dans la littérature sont « Etats centraux » (Raton, 1958), « Etat patrie » (Robinson 1959 ; Catudal 1979 ; Whyte 2002, 2004) ou « patrie »³. Par opposition, *Etat-entourant* est, comme les termes le laissent supposer, l'Etat qui entoure une enclave mais auquel elle n'appartient pas. D'autres termes retenus dans la littérature sont « Etats hôtes » (Catudal 1979 ; Whyte 2002, 2004) et « pays voisin »⁴ (Robinson, 1959).

La souveraineté exercée sur un tel territoire est un élément crucial. C'est pour cette raison que les secteurs contrôlés par les organisations internationales ne peuvent pas être reconnus comme des enclaves. Ce phénomène, qui n'est pas nouveau en soi, a été largement évoqué dans les années 1990 dans le cadre des interventions de sécurité des Nations unies, par exemple dans des zones comme la Bosnie-Herzégovine et le Kosovo (Bihac, Srebrenica et Zepa). Bien que les Nations unies aient administré temporairement la sécurité de tels secteurs, aucun transfert fondamental de souveraineté n'a eu lieu.

La demi-enclave est la partie d'un Etat enfermée dans un autre Etat, mais possédant un littoral (en ce sens, l'enclave n'est pas entièrement enfermée). Les enclaves de ce type sont aussi appelées « enclaves côtières ». Toutes les deux se distinguent des vraies enclaves par la possibilité d'accéder à la mer.

Les pene-enclaves sont des territoires qui, bien que rattachés à leur Etat-continent, ne sont accessibles dans la pratique qu'en traversant le territoire d'un autre Etat. L'étymologie du préfixe *pene* provient du latin *paene* signifiant « presque ». Les *pene-enclaves* sont rattachées, dans les faits, au continent par un couloir quasi infranchissable par voie terrestre. La plupart d'entre elles sont situées dans les montagnes. Dans ces cas, tout passage vers la pene-enclave n'est possible que par le territoire d'un pays environnant. Une des raisons conduisant à la prise en compte des pene-enclaves pour notre thèse, bien qu'elles ne soient pas de vraies enclaves, est qu'elles présentent des similitudes avec les problèmes rencontrés par d'autres types d'enclaves. Une liaison peut être établie en construisant une route ou un tunnel souvent coûteux, permettant de désenclaver de manière efficiente le territoire comme ce fut le cas avec le territoire de Val en Espagne et celui de Samnaun en Suisse.

³ « Central state », « home state » et « motherland » respectivement.

⁴ « Host state » et « neighbour country » respectivement.

Il importe de s'interroger ensuite sur l'intérêt du terme « exclave » puisque nous disposons déjà de celui d'« enclave ». Le terme « exclave » est nécessaire pour plusieurs raisons. D'abord, il existe des régions « *simples exclaves*⁵ ». Les *exclaves-simples* sont des régions qui, bien qu'étant isolées de leur Etat-continent, sont entourées par plusieurs Etats. Ainsi, ne sont-elles pas des enclaves pour les autres Etats mais simplement des exclaves par rapport à leur Etat-continent. Les questions spécifiques aux enclaves enfermées dans un seul Etat peuvent ne pas se poser dans de tels cas (à voir tout de même) mais celles touchant les exclaves isolées de leur continent demeurent. Une illustration intéressante en est justement le territoire enclave de Kaliningrad. Du fait de la nature spécifique de l'Union européenne, Kaliningrad peut être décrite techniquement comme une simple exclave puisqu'elle est frontalière à deux Etats, la Pologne et la Lituanie. Ensuite, ces deux Etats sont membres de l'Union européenne ; nous pouvons prolonger l'analyse en disant que Kaliningrad est une demi-enclave de l'UE. Cette hypothèse est confirmée par le fait que les questions de libre circulation des marchandises et des personnes, relatives aux enclaves, relèvent de la compétence de l'UE. En général, ce terme a une consonance forte si nous nous plaçons du côté du continent. Une fois la distinction établie clairement sur ces points de vue, le terme n'est plus ambigu. Cette précision est importante pour la compréhension de la nature de l'enclave relativement à notre concept triangulaire *Etat-continent/ enclave / Etat-entourant*.

Dans la majorité de cas (vraies enclaves, enclaves côtières, pene-enclaves, à l'exception des exclaves simples), le même territoire constitue une enclave pour l'Etat-entourant et une exclave pour l'Etat-continent. Les deux termes sont utilisés respectivement pour, selon les cas, souligner la relation à l'Etat-entourant ou à l'Etat-continent. En d'autres termes, l'usage de l'une ou de l'autre terminologie dépendra de la relation discutée entre l'enclave et le monde extérieur. Dans les cas où une telle distinction n'est pas cruciale, le terme enclave, plus général et courant, sera préféré.

De façon générale, il y a trois types d'exclaves. En premier, des exclaves sont simultanément enclaves par rapport à l'Etat qui les entoure (le type 2-1, par ex., Büsingen, Campione, et le type 2-4 avec les pene-enclaves). En second, des exclaves

⁵ « Mère exclave ».

sont simultanément des demi-enclaves (le type 2-2, par ex., Gibraltar, Hong Kong). Et, en troisième, il y a les simples exclaves, c'est-à-dire, des entités entourées par plus d'un Etat étranger et qui, par conséquent, ne sont pas des enclaves en soi (le type 2-3, par ex. Nakhichevan, Cabinda). La simple exclave peut avoir accès à la mer. Le critère décisif est sa séparation sur terre de l'Etat-continent.

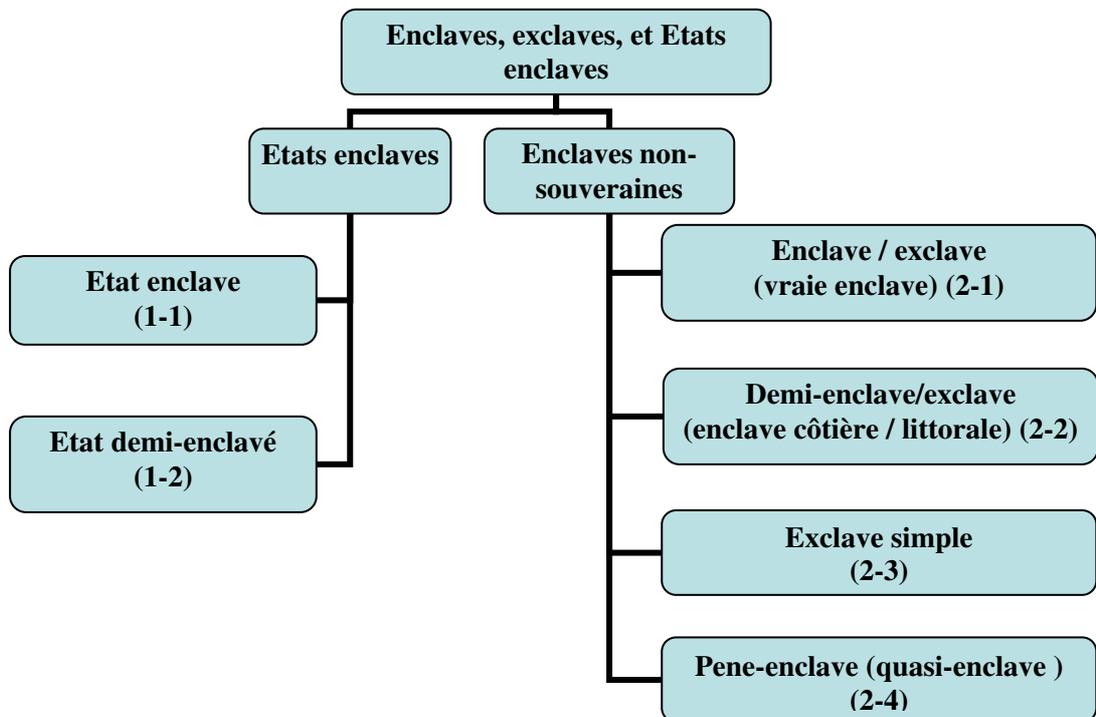
Nous devons maintenant approfondir la relation entre l'Etat-continent et l'exclave. Cette relation est évidente dans la très grande majorité des cas puisqu'il est facile d'identifier qui, de deux territoires, est l'Etat-continent ou l'exclave. Cependant, certaines possibilités théoriques rendent la réponse moins évidente qu'elle n'y paraît. Il se pourrait, par exemple, que la partie que nous indiquons de façon conventionnelle comme une exclave soit plus grande en territoire, ou possède une population plus importante que sa partie continentale. Quel critère retenir alors pour déterminer lequel des territoires observés est continent ou exclave ? Trois hypothèses de réponse théorique à cela : i) l'emplacement de la capitale, ii) la taille relative du territoire et iii) la taille relative de la population. Nous avons choisi de suivre la convention du droit international et retenons comme Etat-continent le territoire où est localisée la capitale et ne tiendrons pas compte des chiffres de la population ni d'autres particularités du territoire. L'explication première en est la concentration du pouvoir de l'Etat dans la capitale. Comme cela a été souligné, les cas où il peut exister un doute à ce sujet sont possibles mais rares. Ils pourraient advenir un jour. Par exemple, l'est du Bengale, exclave du Pakistan depuis la création de l'Etat en 1947 jusqu'à son indépendance en 1971, comprenait plus de la moitié de la population nationale (avec moins de la moitié des terres du pays). La capitale de l'Etat ayant été localisée dans la partie ouest, la section de l'ouest fut classée comme Etat-continent au regard de l'exclave est.

Les enclaves, demi-enclaves et exclaves précédemment évoquées représentent des parties de territoires d'Etats souverains. Il existe cependant aussi des Etats souverains entourés par un seul autre Etat. Dans de tels cas, l'utilisation du terme enclave est justifié. Afin de les distinguer de leurs homologues non souverains, ils sont appelés *Etats-enclave* et *Etats demi-enclave*. Un Etat-enclave est un Etat entièrement enfermé dans le territoire d'un autre Etat. L'Etat-enclave est, du point de vue du droit international, un Etat souverain enfermé dans un autre Etat. Il en existe actuellement trois : le Lesotho, San Marino et le Vatican. Un Etat demi-enclave est un Etat enfermé

dans le territoire d'un autre Etat, mais possédant un littoral (il n'est pas, en ce sens, totalement entouré).

La dichotomie enclaves / exclaves articule un critère légal avec celui d'une relation enclave/exclave à (aux) l'Etat(s)-entourant et à l'Etat-continent. Ces deux critères sont complétés dans la pratique par l'impossibilité de l'accès physique. Le premier niveau de division est de nature légale, au sens où nous classons des territoires entre Etats souverains et entités non souveraines. Nous nous intéressons, au second niveau, inférieur, à la relation de la région avec son Etat-continent (ou ses Etats-), pour autant qu'elle est utile.

Graphique 1.1. La dichotomie principale des enclaves, exclaves et Etats enclaves.



Techniquement, Kaliningrad appartient à la catégorie des exclaves simples. Toutefois, il semble justifié de considérer Kaliningrad depuis 2004 comme une demi-enclave de l'Union européenne (elle relève de 2-2). Kaliningrad est une enclave de type 2-2 si nous nous plaçons dans l'optique de sa relation à l'UE. Une telle approche se justifie par la distribution existante des compétences au sein de l'UE : la question des enclaves, relativement à la circulation des personnes et des marchandises, du transit et du commerce extérieur, relève des compétences de l'UE.

Une description plus détaillée de tous les types d'enclaves, telles les enclaves maritimes, enclaves doubles ou complexes, ainsi que d'autres dichotomies par la taille etc. se trouvent dans Vinokurov (2006b, 2007a).

1.1.3. Revue de la littérature

La présente revue de la littérature se limite aux questions économiques ; une revue complète sur les questions d'enclaves se trouve dans Vinokurov (2006b, 2007a). Les enclaves et exclaves sont encore un domaine non prioritaire de la recherche. La littérature scientifique disponible en elle-même traite surtout de l'étude des régions en tant qu'enclaves séparées. Il n'y a pratiquement aucune étude comparative ni proposition d'une théorie relative aux multiples aspects de la vie politique et économique des enclaves. Il existe une littérature scientifique sur les enclaves séparées. Mais elle ne compense pas, cependant, l'insuffisance de la littérature générale.

Deux périodes distinctes de recherche sur les enclaves peuvent être identifiées. La première se situe dans les années 1950-1960, avec des articles publiés par les géographes Robinson (1959), Melamid (1968), Minghi (1962), et Siedentop (1968), de même que par les chercheurs en droit Olivier Farran (1955) et Raton (1958). La recherche sur les enclaves a diminué dans les années 1970 et 1980 au point que presque aucune publication n'a vu le jour sur cette question en dehors des travaux de Catudal (par ex. 1979). A l'opposée, les années 1990 et particulièrement 2000 sont marquées par un renouveau d'intérêt pour les enclaves. Deux raisons principales à cette deuxième vague. La première est technique. N'importe quel écrit général sur les enclaves exige la disponibilité d'une information à facettes multiples sur des dizaines, pour ne pas dire des centaines de cas. Cette information était initialement extrêmement difficile à recueillir. L'apparition d'Internet comme puissant outil de recherche a donné une nouvelle occasion de rassembler une information riche sur la multitude des enclaves situées de par le monde. La seconde raison est au moins aussi importante. Le début des années 1990 a été marqué par la nouvelle vague d'enclaves venant d'apparaître conséquemment à la rupture des Etats multinationaux socialistes, essentiellement l'Union soviétique mais aussi la Yougoslavie (quasiment vingt enclaves au total). Certaines enclaves, telles Nagorno-Karabakh, les enclaves de la Vallée de Fergana ou encore Kaliningrad, sont devenues le lieu d'attention internationale en tant que points de

tensions ou de conflits. De nouvelles tentatives pour fournir un aperçu général des enclaves a été entrepris par Rozhkov-Yuryevsky (1996), Whyte (2002a, 2002b, 2004), Nies (2003a, 2003b) et Vinokurov (2002, 2005, 2006b, 2007a).

G.W.S. Robinson a publié dans *Les annales de l'Association de Géographes américains*⁶ en 1959 un article, « Exclaves », devenu référence dans la recherche. Il a été précédé par un autre papier sur Berlin Ouest en 1953 dans *Geographical Review*, ayant servi de point de départ à Robinson pour ses travaux sur les enclaves. Robinson y soutient que les exclaves ne constituent pas des phénomènes importants en géographie politique, du fait de leur rareté et leur petite taille. Leur statut particulier est, par contre, de valeur « pour illustrer les relations avec l'Etat dans des circonstances géographiques difficiles, et éclairer l'importance aujourd'hui de l'ininterruption territoriale de l'Etat ». Le principal intérêt du travail de Robinson se trouve dans les définitions et dichotomisations qu'il fournit. Robinson fait aussi plusieurs remarques sur les problèmes généraux communs aux enclaves, tels que leurs origines, leur survie, les communications, l'administration et l'économie. La survie comprend trois aspects : le pays natal, le pays voisin et l'exclave en elle-même. Il pourrait, cependant, s'avérer prématuré de conclure que la survie d'une exclave dépend de l'articulation continue de ces trois aspects. Robinson soutient qu'il est normal pour une exclave d'être liée à l'Etat-continent non seulement politiquement mais aussi économiquement, ce qui encourage à une communication efficace entre le deux territoires que ce soit par un corridor ou par un accord. Robinson ajoute que plusieurs enclaves ayant suivi une ligne opposée de développement se sont fait économiquement *assimiler* par leurs voisins (1959 : 291).

Raton (1958) traite du problème du transit, soulignant que la traversée des passagers et de marchandises est la question centrale pour une enclave. Cette importance toute particulière est due à la petitesse de certaines d'entre elles, ne leur permettant pas d'être autosuffisantes. Le blocus d'une enclave par l'Etat environnant peut être à l'origine de ruptures importantes de la vie courante, de la subsistance ou encore de la continuité gouvernementale. Il peut aussi ruiner l'économie. La reconnaissance du droit de passage par l'Etat-entourant vers l'enclave apparaît ainsi comme élément logique.

⁶ « Annals of the Association of American Geographers ».

Honoré Marc Catudal a publié un certain nombre d'articles centrés sur Berlin ouest (Catudal 1971b ; 1972 ; 1974a ; 1974b), un livre sur Steinstücken (1971a), et un petit livre très intéressant sur « La Question de l'Exclave en Europe de l'Ouest⁷ » (Catudal 1979). Tout comme pour Robinson, c'est la complexité du cas de Berlin Ouest qui a retenu initialement l'attention du chercheur. L'étude de Catudal est limitée à quatre cas d'enclaves existant en Europe de l'Ouest, à savoir Baarle, Llivia, Büsingen et Campione. L'intérêt de son travail est double. En premier, il s'agit d'une analyse basée sur des faits, s'appuyant sur une vaste bibliographie. En second, l'importance du livre de Catudal se trouve dans sa tentative d'étudier des enclaves de manière systématique dans une approche pluridisciplinaire. Il formule son hypothèse principale « la question de l'exclave » ainsi :

« La question de l'exclave, telle qu'il en existe à tant d'endroits dans le monde, se résume alors essentiellement à ceci : la présence de la partie d'un Etat dans le territoire d'un autre Etat crée d'une part, des tensions inévitables résultant du désir du pays-entourant, ou *Etat hôte*, d'inclure le premier dans son administration économique et civile, et d'autre part, rencontre le désir contradictoire de l'Etat-continent, de maintenir une communication normale avec les exclaves et les administrer de la même façon qu'il administrerait des portions contiguës de son propre continent » (Catudal 1979 : 2).

Catudal formule six aspects fondamentaux liés à l'existence d'une exclave auxquels il attache à chaque fois une question :

- (1) Forme. Qu'est-ce qu'une exclave très exactement ?
- (2) Origine. Comment est apparu un tel arrangement géographique ?
- (3) Survie. Comment ont-elles fait pour survivre ?
- (4) Accès. Les habitants de l'exclave possèdent-ils un droit de traversée libre et sans encombres vers l'Etat-continent ?
- (5) Administration. Comment l'Etat-continent a-t-il surmonté la barrière de l'isolement pour maintenir les exclaves conformes à l'administration centrale ?
- (6) Economie. Les exclaves sont-elles capables d'initiatives indépendantes, ou sont-elles en totalité dépendantes des Etats-continent et -entourant ?

Brendan Whyte a réalisé deux études approfondies très remarquables sur les deux plus grands complexes d'enclaves au monde, Cooch Behar (2002a) et Baarle (2004)

⁷ « The Exclave Problem of Western Europe ».

ainsi qu'une comparaison de deux complexes d'enclave (2002b). Il a formalisé systématiquement les enclaves connues en tenant compte de leur localisation géographique et des niveaux auxquelles elles se trouvent (nationaux et sous nationaux).

Susanne Nies base ses écrits sur la thèse voulant que chaque enclave soit spéciale mais pas unique (Nies 2003a : 394). Les habitants des enclaves du monde entier sont persuadés que leur situation est unique et qu'il en est de même pour les solutions, alors qu'une étude systématique pourrait révéler certaines généralités. Nies analyse quatre enclaves - Gibraltar, Kaliningrad, Nagorno Karabakh et Cabinda. Elle les compare à des « volcans à différents stades d'activité ». Alors que Kaliningrad est « éteint », Nagorno Karabakh et Cabinda sont « actifs ». Sa conclusion est de dire que, compte tenu de l'Etat d'activation actuel des enclaves, elles sont sources de conflits potentiels ou existants. Quatre problèmes communs aux enclaves sont mentionnés (Nies 2003a : 398-402 ; 2003b: 116-120) :

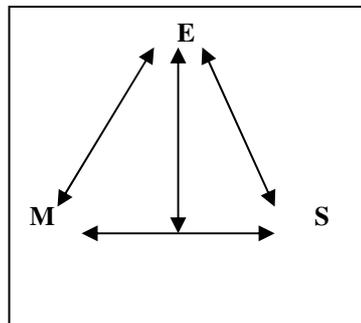
- Accès.
- Gouvernance. Les domaines classiques de la politique intérieure, tels le transport, la poste, les services ou l'éducation et la santé, sont souvent transformés en problèmes de politique étrangère par la simple existence d'une enclave. Le gouvernement central ne perçoit pas toujours clairement les problèmes de son territoire détaché. Il doit les traiter au niveau de la politique étrangère. La crainte permanente de l'Etat de perdre une exclave complique son gouvernement.
- Economie. Nies indique que l'incertitude politique et économique, de même que les temps de transit longs, constituent des facteurs contribuant à la complexité économique de l'enclave. Il existe aussi un phénomène de réorientation des flux commerciaux de l'Etat-continent vers les Etats-entourants, pouvant représenter un danger politique et un affaiblissement des rapports entre l'enclave et son continent.
- Facteurs culturels et d'identité. Selon Nies, l'incertitude sur les perspectives futures de l'enclave suscite une immigration faible mais une importante émigration, qui abandonne l'enclave à une population sénescence. Cet argument découle apparemment de l'expérience provenant des observations de Berlin Ouest sur la période des années 1960-1980.

En résumé, la littérature générale sur les enclaves est rare, tandis que la recherche économique fait complètement défaut.

1.1.4. Le cadre conceptuel : le triangle Etat-continent / enclave /Etat entourant

Les enclaves n'existent pas dans le vide. Elles existent dans un mondial rempli de joueurs et de pouvoirs aux intérêts souvent contradictoires. Les deux pouvoirs ayant le plus de rapports avec une enclave sont l'Etat-continent et l'Etat-entourant. Ces deux parties avec l'enclave constituent le triangle Etat-continent / enclave / Etat-entourant, et que nous citerons par la suite comme le *triangle MES*⁸. Il servira de cadre conceptuel principal à notre exploration des enclaves.

Graphique 1.2. Le triangle MES.



Le triangle MES est composé de quatre vecteurs. Ceux-ci sont, dans l'ordre, i) les relations continent-enclave ; ii) les relations entre l'Etat-entourant et l'enclave ; iii) les relations entre l'Etat-continent et l'Etat-entourant sur les questions bilatérales générales ; iv) les relations entre l'Etat-continent et l'Etat-entourant concernant les questions relatives à l'enclave. Les flèches de chaque vecteur du triangle sont à double sens afin de refléter l'interaction entre les parties. Cet impact n'est pas nécessairement de force égale. Mais il est naturel que le continent exerce un impact décisif sur le sort des enclaves. De la même manière, le contexte général des relations entre Etat-continent et Etat-entourant est le contexte dans lequel une enclave doit se retrouver, et auquel elle doit adapter ses activités vitales. De plus, l'impact de l'économie et des politiques de l'Etat-entourant sur l'enclave est incommensurablement plus grand que l'inverse. Néanmoins, et c'est en cela remarquable, aussi petite et insignifiante que soit une enclave, elle exerce certains impacts tant sur son continent que sur l'Etat-entourant voire même sur les relations bilatérales M-S, et ce, par des voies très variées.

⁸ As « mainland – enclave – surrounding state ».

Définissons tout d'abord les relations le long des quatre vecteurs :

1. Les relations métropole-enclave (ME).

Dans l'optique de l'enclave, il s'agit du vecteur le plus important puisqu'il s'agit habituellement de celui déterminant ses politiques et économies. En tant que partie du continent, l'enclave est dirigée par la politique et le système légal du continent national. Le continent exerce une influence puissante sur l'enclave et détermine ses régimes économique et politique. Sur le volet économique en particulier, le continent peut ou non doter l'enclave d'un régime économique spécial spécifique. Sur le volet politique, le continent se penche souvent sur les questions de souveraineté de l'enclave. Cette inquiétude a de toute évidence des conséquences sérieuses sur les politiques menées par le continent. Par exemple, afin de préserver la souveraineté entière du continent, il est nécessaire de recourir à une administration directe ainsi qu'à certaines restrictions à la démocratie locale. En d'autres termes, il y a des stimuli négatifs et positifs pour le continent à donner davantage de poids à l'enclave qu'elle n'en aurait normalement au regard de son poids démographique et de son territoire. Le souci premier du gouvernement central du continent est une sécession potentielle de l'enclave. C'est le stimulus négatif qui encourage le continent à veiller à l'enclave. Deuxièmement, certaines considérations d'ordre stratégique/militaire/géopolitique donnent aux enclaves davantage de poids aux yeux du gouvernement central. Il s'agit de stimuli positifs. Ces deux facteurs combinés apparaissent peser suffisamment pour justifier la décision du gouvernement central de payer le prix afin de conserver l'enclave et utiliser ses avantages stratégiques. Ce prix signifie souvent accorder à l'enclave certains privilèges économiques inconcevables pour les autres régions du continent.

2. Les relations Enclave / Etat-entourant (E-S).

Bien que le continent soit le siège du pouvoir central où se prennent les décisions concernant le futur de l'enclave, l'Etat-entourant exerce un impact puissant sur l'enclave. Cet impact peut être exercé ou non de manière active et volontaire. Rien n'exclut que l'influence de l'Etat-entourant ne soit pas active sur l'enclave, vu que cette dernière se situe dans sa sphère d'influences politique et économique. Ce faisant, l'Etat-entourant est limité par la souveraineté étrangère de l'enclave qui, théoriquement, peut compter sur le soutien de son Etat-continent. Une enclave peut être perçue comme une fissure inopportune dans l'Etat, sinon comme un « cailloux dans la chaussure ». Elle

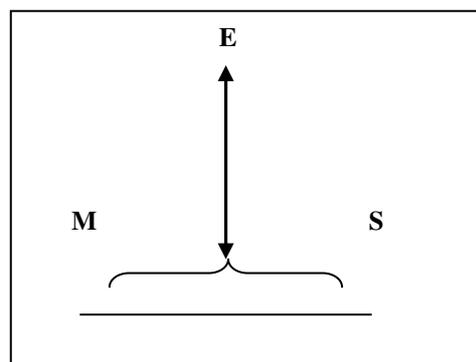
peut être source d'inquiétudes militaro-stratégiques du fait de sa situation géographique. Elle peut aussi susciter quelques problèmes économiques du fait des différences entre régimes légaux, créer des ouvertures pour la clandestinité, augmenter les coûts nécessaires au maintien de systèmes frontaliers efficaces etc. Que les politiques de l'Etat-entourant soient neutres ou même bienveillantes, il n'en demeure pas moins que celui-ci exerce une influence puissante, économique et politique, du fait même d'entourer l'enclave.

3. Les relations générales entre Etat-continent et Etat-entourant (M-S)

Une bonne partie du bien-être de l'enclave et de l'ordre dépendent de l'état général des relations entre M et S. Si ces relations sont perturbées, même pour des raisons peu liées apparemment à l'enclave, l'impact négatif sur cette dernière aura tendance à être significatif. A l'opposé, des relations paisibles et amicales entre M & S créent un cadre politique positif pour l'enclave. En allant plus loin, une intégration profonde et complète entre le continent et l'Etat-entourant peut lever entièrement la plupart des problèmes - mais aussi certaines des opportunités !

4. Les relations entre Etat-continent et Etat-entourant sur les questions d'enclave.

Graphique 1.3. Quatrième vecteur : relations entre l'Etat-continent et l'Etat-entourant sur les questions relatives à l'enclave.



Le quatrième vecteur pourrait ne pas être aussi évident que ne l'est le précédent. Il a pourtant une importance spéciale : il comprend deux flèches. La relation entre M et S sur les questions découlant de l'existence de l'enclave a un impact important sur elle. De plus, et à l'inverse, une enclave peut avoir un impact significatif sur les relations M-

S. Ce n'est pas seulement la nature des relations M-S qui influence une enclave mais aussi l'enclave (sa simple existence et ses spécificités, ses besoins et ce qu'il s'y passe) qui peut influencer les relations entre M-S. Ce point est essentiel pour comprendre en détail une enclave ; il permet de révéler le rôle tenu par les enclaves dans les relations bilatérales entre grands Etats, en politique internationale, sur les conflits ou la coopération. De plus, cet aspect nous permet de reconstruire le cadre de vie politique et économique des enclaves auquel la politique nationale accorde généralement une attention disproportionnée au regard de leur population et du poids territorial. A un moindre degré, il en est de même pour la politique étrangère de l'Etat-entourant. Nous ne soutenons pas l'idée que les enclaves sont simplement « très importantes », mais que, bien que petites, leur poids dans l'économie mondiale et surtout en politique peut être disproportionné par rapport à leur taille géographique et humaine.

L'impact de l'enclave sur les relations M-S semble assez souvent négatif et rarement positif. S'il existe des revendications territoriales (comme c'est le cas pour Gibraltar, Ceuta et Melilla, Macao, Hong Kong, Mont de Scopus, l'Arménie ou les enclaves azerbaïdjanaises), les relations générales entre M-S peuvent se dégrader significativement, jusqu'à atteindre le conflit militaire. Si la propriété de l'enclave n'est pas en jeu, plusieurs options s'offrent à M et à S, sans que l'impact positif des enclaves sur les relations entre M-S ne soit clairement identifié.

Afin de préciser notre *idée du triangle*, voyons les relations [existantes] entre un Etat-entourant et un Etat-enclave souverain. L'absence du deuxième sommet dans le triangle MES (l'Etat-continent) change complètement le cadre d'analyse et a des conséquences sur l'environnement international dans lequel l'Etat-enclave interagit. Vu qu'un Etat-enclave n'a pas de continent, ce n'est pas un triangle que nous avons mais juste un axe Etat-enclave / Etat-entourant (axe ES-S). Il existe deux différences politiques majeures entre une enclave et un Etat-enclave. D'une part, l'enclave relève d'un Etat-continent à même de faire pression sur l'Etat-entourant, alors qu'un petit Etat-enclave comme San Marino n'a pas une telle possibilité et est presque entièrement aux ordres de l'Italie. D'un autre côté, un Etat-enclave est plus libre pour sa politique extérieure, y compris sa politique économique. Une enclave classique n'en a généralement pas la possibilité puisque le continent s'en charge (Robinson 1959 ; Whyte 2002b).

Prenons comme exemple deux entités, Campione, une exclave Italienne en Suisse, et San Marino, un Etat-enclave entouré par l'Italie. Les deux ont voulu, à un moment donné, créer un casino afin de bénéficier de revenus importants et profiter d'un plus grand afflux de personnes en provenance des Etats environnants. Dans les deux cas, l'idée n'était pas bien accueillie par les Etats-entourants. La Suisse, où ces jeux sont interdits par la loi, a fait pression sur Campione. Cette pression, bien entendu, avait ses limites puisque Campione pouvait toujours naturellement compter sur son continent, l'Italie. Finalement, un compromis a été trouvé : la Suisse a toléré le casino de Campione tout en maintenant certaines limitations de jeu pour les citoyens suisses. Quand San Marino a lancé l'ouverture de son casino, l'Italie a exercé une pression à laquelle le petit Etat enclavé ne pouvait pas s'opposer. Ici, San Marino a plié devant les ordres de l'Italie car les sanctions pouvaient se révéler trop lourdes à supporter pour l'Etat enclavé. L'absence d'un continent a de grandes conséquences sur un Etat enclavé. Il se trouve seul face à l'Etat-entourant, tant politiquement qu'économiquement. Même s'il existe quelques instruments permettant de faire levier en politique internationale, sa dépendance économique des relations de voisinage avec l'Etat-entourant est inévitable. Un transfert de compétences de l'Etat-enclave à l'Etat-entourant est alors une conséquence naturelle. La France est responsable de la défense de Monaco ; l'enclave est pleinement intégrée au niveau des douanes avec la France tandis que le système légal en vigueur à Monaco est basé sur la loi française. L'Italie est responsable pour la défense et le commerce de San Marino. L'Afrique du sud exerce une influence puissante sur le Lesotho avec lequel elle partage une union douanière.

Regardons maintenant l'autre versant de la médaille. Une enclave, contrairement à un Etat enclavé, a moins de latitude pour déterminer sa propre politique économique. En général, une enclave n'a pas le droit de développer des relations extérieures propres, ou forger des contacts internationaux. Elle doit passer par le continent. Il n'est pas rare non plus que le continent regarde avec méfiance les tentatives faites par l'enclave de communiquer directement avec le monde d'extérieur, ceci certainement par crainte de voir l'autorité centrale et la souveraineté minés. C'est un problème sensible dans les relations entre continent et enclave du fait du détachement géographique de celle-ci. Par opposition, un Etat enclavé n'est généralement pas limité par de telles contraintes et peut développer ses propres politiques extérieures de façon indépendante, bien qu'en

tenant compte de la position adoptée à ce sujet par l'Etat-entourant. Ce détail est parfaitement illustré par le tourisme. Les enclaves doivent gérer de nombreuses contraintes telles les tentatives de forger des alliances internationales ou de mise en place d'instruments politiques permettant d'attirer le plus grand nombre possible de touristes étrangers. Les Etats enclavés disposent de plus de flexibilité et, d'habitude, réussissent mieux à attirer les touristes et à développer leurs atouts en la matière. Robinson l'a noté : « l'exclave partage avec l'Etat enclavé la plupart des incapacités liées à son isolement, mais elle peut récolter des fruits compensatoires car déterminés par l'exercice d'un certain degré de souveraineté dont n'est pas dotée normalement l'enclave » (1959 : 295).

La question suivante, tout à fait justifiée, pourrait ici être : pourquoi nous restreignons-nous au continent et à l'Etat-entourant seulement dans le cadre du triangle MES, mais laissons-nous de côté le reste du monde avec ses grands pouvoirs et ses organisations supranationales ? L'explication réside dans une caractéristique essentielle de la politique et économie des enclaves. L'impact que l'Etat-continent, l'Etat-entourant et leurs relations bilatérales exercent sur l'enclave dépasse de loin l'impact que peut avoir le reste du monde. L'influence des grands pouvoirs mondiaux ou des organisations internationales est négligeable sur les questions pratiques. Même s'il y a une influence, elle est d'habitude dirigée par le continent ou l'Etat-entourant. La particularité du positionnement des enclaves au sein du triangle empêche les pouvoirs extérieurs d'intervenir directement. Prenons Gibraltar. Son emplacement stratégique et le fait que la Grande Bretagne et l'Espagne soient des membres de l'Union européenne et de l'OTAN ont conduit à une situation où plusieurs organisations influentes ainsi que plusieurs Etats (UE, OTAN, ONU, Etats-Unis) se sont penchés sur le « rocher ». Néanmoins, aucun d'entre eux n'est intervenu directement, préférant déléguer ce problème épineux aux relations bilatérales entre américains et espagnols. Une situation similaire existe autour de Ceuta et de Melilla. L'Espagne étant membre de l'OTAN et de l'UE, il semblerait naturel de prévoir que les enclaves sont aussi « dans » ces organisations. Pourtant, ce n'est que partiellement le cas. Les deux enclaves sont explicitement exclues de la défense par l'OTAN ; l'Alliance n'a pas voulu être impliquée sur la côte africaine. De nouveau, la discussion animée sur la responsabilité des enclaves est renvoyée aux relations bilatérales entre le continent, l'Espagne et le Maroc - Etat-entourant. Quant à l'UE, Ceuta Melilla tout comme Gibraltar en font partie

mais sont exclues du territoire douanier, ne sont pas assujetties à la Politique Agricole Commune ni à la politique sur la pêche de l'UE. C'est peut-être du au fait que traditionnellement, seules les Nations unies se sont impliquées dans l'enclave, en particulier dans les contextes de colonialisme ; mais dans la plupart des cas, leur influence s'est limitée à la multiplication de résolutions, peu substantielles en soi.

1.1.5. Comparaisons des types : matrice de distribution géographique et de population

Cette étude comprend 282 enclaves et exclaves actuellement existantes au monde, regroupant une population totale approximative de 2,67 millions d'habitants en 2003. Quelques comparaisons simples basées sur les données territoriales de la population et des distances au continent sont présentées ci-dessous :

Tableau 1.1. Enclaves et exclaves avec leur population, 2003

Type	Nombre total	Population totale, en milliers
2-1. Vraies enclaves	256 (26 ⁹)	≈ 200 (dont Cooch Behar 60-70, Sokh 40, Vorukh 23-29)
2-2. Enclaves côtières	15	≈ 930 (dont Alaska 644)
2-3. Simples exclaves	6	≈ 1530 (dont Kaliningrad 946, Nakhichevan 310, Cabinda 150, Dubrovnik 123)
2-4. Pene-enclaves	5 ¹⁰	≈ 10
TOTAL :	282	≈ 2670

Les vraies enclaves sont les plus nombreuses (même en considérant les enclaves complexes comme des entités en soi) mais comptent le moins de population, estimée à environ 200 000 personnes. Le tableau inclut une estimation de population de 60-70 000 dans le complexe d'enclaves de Cooch Behar, de 40 000 dans celui de Sokh et de 23-29 000 dans celui de Vorukh. Le Nagorno-Karabakh et les autres plus petites enclaves dans le Caucase ne sont pas inclus du fait qu'elles n'existaient pas avant les années 1990. Une particularité des vraies enclaves est qu'elles construisent souvent des complexes d'enclaves comprenant beaucoup d'enclaves plus petites, telles que Baarle-Hertog (22 belges et 8 hollandaises), le Cooch-Bihar (106 indiennes et 92 bangladaises) et

⁹ Sans compter les enclaves azerbaïdjanaises et arméniennes. Si chacun des trois plus grands complexes d'enclaves (Baarle, Cooch Behar, et Vennbahn) sont comptés comme un seul cas de vraie enclave, la valeur descend à 26.

¹⁰ La liste des pene-enclaves n'est pas approfondie.

Vennbahn (cinq allemandes, 6 auparavant), Chypre (4). Cette caractéristique n'est pas présente chez les autres types d'enclaves et d'exclaves. De façon assez intéressante, les pene-enclaves montrent une similitude parfaite avec les vraies enclaves sur le plan territorial et en matière de population.

Les enclaves côtières sont moins nombreuses mais plus peuplées. L'une des plus grandes est l'Alaska avec 643 800 habitants. Presque toutes les enclaves côtières se situent au niveau moyen suivant : Ceuta (76 200), Melilla (69 200), l'Oecussi-Ambeno (50 000), la péninsule de Musandam (35 000), Gibraltar (27 800), les Territoires Souverains du Royaume-Uni (14 800 au total) et Temburong (9 000). En fait, seuls Erenkoy et six petits territoires sur la côte marocaine appartenant à l'Espagne sont des micro-enclaves.

En résumé, les exclaves simples sont les moins nombreuses mais les plus peuplées en comparaison des enclaves dites vraies ou côtières. Il existe aujourd'hui seulement six exclaves simples : Cabinda (150 000 hab.), Dubrovnik (122 900) – (Données 2001 pour Dubrovnik-Neretva) Kaliningrad (946 000), Nakhichevan (310 000) – (Données 1990), Strovilia (18 000) et la zone souveraine de Dhekelia du Royaume-Uni à Chypre. Le plus grand territoire d'enclave/exclave actuellement existant sur le plan de la population, Kaliningrad, avec environ 950 000 habitants, appartient à ce groupe. L'exclave comprenant la population la plus importante est l'enclave du Pakistan qui, dans les années 1970, comptait 67,4 millions de citoyens soit plus de la moitié (54%) de la population totale du Pakistan.

Passons maintenant au facteur de distance au continent. La géographie politique peut conduire à de sérieuses conséquences politiques et économiques. Du point de vue économique, des distances plus longues veulent dire des temps moyens de transport plus longs. La distance, conformément aux modèles de gravité économique et au bon sens aussi, peut avoir un impact significatif sur les configurations commerciales. Les arrangements et les circonstances politiques spécifiques (régimes économiques spéciaux, tensions politiques dans les relations avec l'Etat-entourant) peuvent conduire à une déformation commerciale voire à la sortie du modèle commercial « traditionnel ». Politiquement, une distance plus longue au continent peut déclencher des difficultés

dans la communication et le mode de gouvernement. L'aspect négatif de la longue distance, cependant, est neutralisé si l'enclave dispose d'un accès à la mer.

Nous avons mesuré toutes les distances au continent pour presque toutes les enclaves existantes. La démarche a consisté à mesurer les distances depuis la frontière d'une enclave jusqu'à la frontière la plus proche du continent. Dans des cas comme Hong Kong, nous avons utilisé la distance d'une enclave à la capitale de l'Etat-continent (Londres).

Nous pouvons classer maintenant les enclaves en quatre groupes selon cette distance:

1. 10 km ou moins (distance réalisable à pieds ou sans véhicule motorisé)
2. 10-100 km
3. 100-1000 km
4. Plus de 1000 km

Tableau 1.2. Classement des enclaves et exclaves selon leur distance au continent

	0-10 km	10-100 km	100-1000 km	>1000 km	TOTAL
Vraies enclaves (2-1) ¹¹	253	3	0	0	256
Enclaves côtières (2-2)	3	7	4	2	16
Exclaves pures (2-3)	0	4	1	1	6
Pene-enclaves (2-4)	5	0	0	0	5

Les *enclaves vraies* sur terre sont localisées à proximité immédiate au continent. La plupart de celles qui existent aujourd'hui (253 sur 256) sont localisées dans un rayon de 10 km maximum de leur continent. Ces enclaves sont des îles entièrement entourées par les eaux territoriales d'un autre Etat, peuvent être localisées par la suite (telles Malawi Chisamula et les îles de Likoma ou St. Pierre et Miquelon jusqu'à 1992). Cette tendance est opposée aux autres types d'enclaves et d'exclaves qui peuvent se trouver à une distance plus grande, allant même jusqu'à plusieurs milliers de kilomètres. L'accès à la mer apparaît comme un facteur clé, tout comme il est vital de pouvoir établir une jonction avec le continent. L'accès à la mer permet aux enclaves et exclaves côtières de rester accessibles avec le continent, quelle que soit leur localisation. Il existe deux explications complémentaires au fait que les *enclaves vraies* se trouvent à des distances très proches de leurs continents. La première est qu'elles émergent, en toute probabilité,

¹¹ Ne comprend pas l'Arménie et les enclaves azerbaïdjanaises.

à proximité du continent. Dès lors, elles vont maintenir des contacts avec le continent par un corridor traversant l'Etat-entourant. La distance courte au continent, de quelques kilomètres, est ainsi maîtrisée et permet aux habitants de l'enclave de se rendre sur le continent à pied, à vélo, avec une charrette à bras ou tout autre moyen de circulation non motorisé.

Pour ce qui est de la densité de population, les enclaves côtières ont tendance à être davantage peuplées en général, et de manière plus dense en particulier – parce qu'elles sont plus grandes que les *vraies enclaves* mais aussi parce que beaucoup d'entre elles sont des villes portuaires et non uniquement des villages intérieurs. Les *vraies enclaves* et *simples exclaves* ont tendance à avoir une densité de population similaire à celle des régions avoisinantes des Etats-entourants. Néanmoins, hormis ces observations, la disparité des densités observées est assez conséquente. La région, paraît-il, la plus densément jamais peuplée de tous les temps aurait été une enclave, Kowloon Walled City (0,026 km², 50 000 habitants, soit plus de 1 900 000 habitants/km²). A l'opposé, le territoire le moins peuplé au monde est l'Alaska avec 0,4 habitants/km². C'est aussi une enclave.

En résumé, une *vraie enclave* a une superficie moyenne d'environ 2,5 km², et compte un millier d'habitants. Elle est localisée juste à quelques kilomètres du continent. Une *pene-enclave* typique est similaire à une *vraie enclave* sauf que l'accès lui permettant d'atteindre le continent a tendance à être plus long car nécessitant un détour. Il existe cependant quelques grandes *vraies enclaves*. La plus grande d'entre elles, Sokh, fait 236 km² et compte 40 000 habitants. La *vraie enclave* la plus célèbre de tous les temps, Berlin ouest, comptait 2,2 millions d'habitants.

Les vraies enclaves (ainsi que les pene-enclaves) diffèrent substantiellement des deux autres types, à savoir les enclaves côtières et les simples exclaves. Les deux derniers types affichent une grande variété de taille de territoire, de quantité de population et de distance aux continents respectifs alors que les vraies enclaves et les vraies pene-enclaves sont assez uniformément petites en termes de population et de taille territoriale, et sont localisées à proximité immédiate au continent.

1.1.6. La question de l'accès

Le problème de la communication entre l'Etat-continent et l'exclave, évoqué plus simplement comme le *problème d'accès*, est représenté par le vecteur central Etat-continent / exclave sur le triangle MES. Ce problème est profondément enraciné dans la nature même de l'enclave puisque c'est, par définition, son enfermement dans l'Etat-entourant et son détachement de l'Etat-continent qui en font une enclave ou une exclave respectivement. La communication compte, pour sa part, trois composantes vitales : i) la circulation des marchandises et des services ; ii) la circulation des personnes et iii) la circulation des forces armées et de police ainsi que celle des personnels officiels de l'Etat.

Lorsque se crée une enclave, elle doit faire face au problème de sa communication avec le continent. Si des arrangements sont conclus entre le continent et l'Etat-entourant, ce problème peut être résolu et minimisé rapidement. Lorsqu'une enclave émerge par contre dans un contexte d'agitation politique internationale, de tensions ou encore de conflits militaires, le problème peut s'avérer très rapidement critique et constitue un choc supplémentaire, nuisible aux perspectives d'un retour à la stabilité économique et sociale.

Quelles différences y a-t-il au sein des divers types d'enclaves dans leurs problèmes d'accès respectifs au continent ? Brendan Whyte propose l'idée suivante :

« Le poids d'un Etat-entourant dépend de la capacité de l'enclave à négocier son accès au continent et ses droits économiques et politiques. Si l'enclave est entourée de plus d'un Etat, elle augmente son effet de levier dans de telles négociations, tandis que si elle est enfermée dans un seul Etat, têtue qui plus est, elle est alors totalement remise à la bonne volonté de ce dernier. Le pouvoir relatif des Etats-entourants est important, mais *ceteris paribus*, un Etat-continent fort, doté d'une exclave au voisinage faible, aura probablement moins de latitude dans la négociation pour y négocier l'accès qu'un Etat-continent faible, dont une parcelle de territoire est enfermée par deux ou plusieurs voisins qu'il pourra mettre en concurrence pour ses intérêts » (Whyte 2002a : 2).

Cette explication se rapproche d'une hypothèse, non encore validée, et susceptible d'être généralisée et formulée comme suit : *ceteris paribus*, le problème d'accès aux

vraies enclaves est plus délicat lorsqu'elles sont entourées par un Etat uniquement, qu'il ne l'est pour les simples exclaves en particulier. Cette hypothèse ne va pas de soi. Approfondissons ce problème en prenant l'exemple de Kaliningrad. Elle est une simple exclave avec un accès à la mer : la région est située entre la Pologne au sud et la Lituanie au nord ; de plus, elle bénéficie d'un accès commode à la mer Baltique par l'ouest. Les moyens de communication avec la Russie sont satisfaisants : routes terrestres via la Lituanie et la Biélorussie, via la Lituanie et la Lettonie, via la Pologne et la Biélorussie ; transport aérien ; voie maritime vers St-Pétersbourg. En imaginant un blocus terrestre de Kaliningrad, comme c'est arrivé avec Berlin ouest, un pont aérien mais aussi de grands échanges peuvent être maintenus par un pont maritime¹². En situation normale, le choix optimum économique impose l'utilisation de la route Lituanie-Russie en passant par la Biélorussie. Les chemins de fer et routes majeurs, de même que les pipe-lines et lignes à haute tension ont été posés sur le sol lituanien au temps du régime soviétique, si bien que l'étude d'un passage par la Pologne n'est, économiquement, plus justifiée actuellement. Une possibilité de connexion par la mer avec St-Pétersbourg apparaît économiquement peu rentable aussi. 80-90 % des flux proviennent de Russie centrale (Moscou), de la région de Volga et de Sibérie, tandis que 80% des exportations de Kaliningrad vont vers la Russie centrale (Vinokurov 2002b, 2004d). St-Pétersbourg et la Russie du Nord-ouest sont des partenaires commerciaux mineurs pour Kaliningrad. Une ligne de ferry a été ouverte entre Kaliningrad et St-Pétersbourg pour des raisons politiques. Elle est particulièrement déficitaire et bénéficie de subventions de l'Etat. Les milieux d'affaires ne l'utilisent pas plus : utiliser les liaisons terrestres déjà existantes par la Lituanie et la Biélorussie est meilleur marché. Ainsi, bien que, théoriquement, l'exclave puisse sembler posséder une grande latitude dans ses moyens de communication avec la Russie, cette dernière a surtout lutté pour instaurer un régime spécial permettant la traversée par la Lituanie. Ce sont les considérations économiques qui font de Kaliningrad une quasi vraie enclave, rendant ainsi problématiques les questions de communication avec le continent.

¹² Un blocus de Kaliningrad est une hypothèse extrêmement peu probable aujourd'hui mais qui ne peut être exclue entièrement à l'avenir. De façon paradoxale, la situation de Kaliningrad en 2002 a été rapprochée de celle de Berlin ouest par les officiers de l'Etat russes, y compris par le Président (par exemple, cette analogie a été utilisée lors d'une conférence de presse le 24 juin 2002 juin (MFA russe, www.mid.ru du Bulletin de Nouvelles Quotidiens)

Une frontière avec plusieurs Etats ne donne pas nécessairement à la simple exclave et à son continent davantage de latitude dans les négociations. Habituellement, un Etat et une route sont liés par des considérations purement économiques. Pour Nakhichevan, la seule connexion raisonnable avec l'Azerbaïdjan est celle qui passe par l'Arménie bien que cette exclave ait trois Etats frontaliers. Nous avons mentionné précédemment l'existence entre Kaliningrad et Moscou d'une infrastructure très développée par la Lituanie. Ainsi, la République Démocratique du Congo (DRC) a autorisé un passage sur son territoire entre Cabinda et son continent, l'Angola, le territoire de la DRC séparant l'exclave du dit continent. Un autre Etat, la République du Congo, borde l'exclave en question par le nord. De la même manière, Dubrovnik est connectée au continent par le couloir de Neum d'une longueur de 24 km. Toute autre connexion ne serait pas raisonnable. Nous voyons ici que le simple fait qu'une exclave touche à plus d'un Etat n'influence pas les modes de communication exclave-continent.

Imaginons maintenant que les relations UE-Russie deviennent de plus en plus tendues, jusqu'à établissement d'un nouveau Rideau de fer. Un blocage territorial peut être aisément mis en place. Cependant, l'enclave restera toujours accessible par la mer et par voie aérienne. La Russie pourrait établir une connexion de grande échelle par la Mer Baltique et par les airs.

Alors que le scénario précédent est purement théorique, il existe de par le monde des blocus d'enclaves bien connus. En voici quelques-uns :

- Gibraltar fût bloqué par l'Espagne à plusieurs reprises, essentiellement au cours du XVIII^e siècle. La rupture des relations avec Gibraltar, décrétée par le Général Franco dans les années 1969, prit chez les habitants de l'île l'appellation de « quinzième siège ». La frontière entre Gibraltar et l'Espagne fut fermée le 25 juin 1969 ; la ligne de ferry en partance d'Algerisas fût suspendue à compter du 25 juin ; les communications téléphoniques et de télégraphie entre Gibraltar et l'Espagne furent coupées à partir du 1^{er} octobre. Enfin, les ouvriers espagnols représentant une part significative de la main-d'œuvre locale furent forcés de quitter l'île. La frontière ne fut que partiellement réouverte dans les années 1982, et définitivement en 1986.

- Dadra et le Nagar-Aveli furent bloquées par Inde avant d'être occupées par les forces militaires indiennes. Le blocus a ici empêché des troupes et les officiers portugais de pénétrer dans les enclaves.

- Le plus célèbre blocus d'enclave est certainement celui de Berlin Ouest, en 1948-49. Le Pont aérien mis en place par les alliés pour fournir la ville de deux millions d'habitants en nourriture, charbon et les autres nécessités, est bien connu.

- Dahagram-Angarpota, l'enclave bangladaise en Inde, fut bloquée avant la création du couloir de Tin Bigha en 1992.

- Un Etat enclave est encore plus vulnérable à un blocus. San Marino fut bloquée à deux fois par l'Italie au vingtième siècle, la première fois lorsque San Marino a étudié l'ouverture d'un casino sur son territoire - auquel était opposé l'Etat-entourant - et la seconde fois, pendant la révolution de 1957.

Il faut cependant distinguer les conditions normales des conditions extraordinaires. Dans des conditions normales, les considérations économiques sont au premier plan. La recherche du moindre coût réduit souvent le choix des possibles tout à fait naturellement à une seule solution, comme c'est le cas pour Kaliningrad avec la route terrestre via la Lituanie et la Biélorussie. Cependant, des conditions extraordinaires, telles un conflit militaire ou un blocus, constituent des cas où entrent en jeu des facteurs autres qu'économiques. Prenons l'Alaska : la communication avec le continent s'est toujours faite par la mer. En fait, il s'agissait du seul moyen ; la Côte Ouest et le Yukon canadiens étant sous-développés. Pendant la Deuxième guerre mondiale, les États-Unis ont construit une route terrestre par le Canada en réponse à l'interdiction japonaise d'utiliser leur espace maritime. La menace militaire a justifié la mise en place d'un projet dont les coûts auraient été perçus comme bien trop élevés en temps de paix. Un autre cas : Chypre, où se trouve la petite enclave côtière de Erenköy, ou Kokkina (appellation utilisée respectivement par les turcs et les chypriotes grecs pour le village). L'enclave appartient au secteur chypriote administré par les Turcs. Les relations entre la République de Chypre et le territoire chypriote sous administration turque sont toujours tendues, rendant l'accès à Erenköy par l'est impossible aux citoyens ordinaires. Ceci a conduit les Chypriotes turcs à organiser des moyens d'accès par avion ou par mer bien que ce petit village soit d'une valeur économique insignifiante.

Pour revenir au Timor oriental et à son enclave Oecussi-Ambeno, si les relations du Timor indonésien restent tendues, le problème de l'accès depuis l'Oecussi-Ambeno au continent n'est pas résolu. L'Oecussi-Ambeno ne sera cependant pas entièrement à la merci de l'Indonésie. Il sera possible de développer une connexion maritime vers la

partie Est du pays mais la connexion maritime étant économiquement moins rentable pour la majorité des marchandises (de même que la circulation des personnes), l'enclave devra supporter des coûts supplémentaires et, par conséquent, son économie sera moins compétitive.

En cas de tensions, de blocus ou de conflit militaire entre le continent et l'Etat-entourant, il est vital de pouvoir disposer et utiliser de multiples routes potentielles pour la communication exclave-continent. Les considérations économiques perdent ici une bonne partie de leur poids. Le continent est prêt à payer pour soutenir son exclave ; toute option financière minimaliste passe à la trappe. Un accès par la mer peut être décidé s'il ne l'a déjà été fait auparavant. De plus, le fait que l'enclave soit entourée par plusieurs Etats peut théoriquement servir pour les mettre en concurrence et négocier l'accès avec l'Etat avec qui les relations sont paisibles. Au contraire, une vraie enclave, entièrement verrouillée, et frontalière à un seul Etat, est naturellement privée de toutes ces options. Si la guerre éclate entre l'Etat-continent et l'Etat-enclave, le sort de l'enclave est scellé : si le continent n'a pas les moyens de soutenir l'enclave, elle est à jamais absorbée.

Généralement, le problème de l'accès peut être plus sérieux pour les vraies enclaves que pour les autres types d'enclaves. Cependant, tant les enclaves simples que côtières ressemblent aux vraies enclaves sur la question de l'accès pour des raisons économiques. Les réalités économiques et le calcul des coûts réduisent souvent les choix à une seule option. Il convient de distinguer, ici encore, les conditions normales de celles qui sont extraordinaires. Dans des conditions normales, les considérations économiques sont cruciales quant au choix des moyens et des routes de communication entre l'exclave et le continent. Dans des conditions plus particulières, comme en temps de guerre ou de tensions entre Etats-continent /-entourant, les options dont on peut disposer alors (accès par mer, pont aérien, routes terrestres passant par d'autres Etats) s'avèrent cruciales. Le continent peut commencer par développer et utiliser des modes de transport ou des routes qu'il n'aurait jamais envisagées en temps de paix.

Un autre facteur d'importance est la taille. La taille du territoire d'une enclave ainsi que le nombre de sa population ont de l'importance à plusieurs raisons. Premièrement, une micro-enclave ne peut pas être équipée d'un terrain d'aviation, tant par manque de

place que pour des raisons économiques. On recourt alors à la solution d'une liaison aérienne avec le continent. Pour une enclave plus grande, une liaison aérienne peut s'avérer possible même si elle est généralement la moins intéressante économiquement pour le transport des marchandises. L'histoire du Pont aérien de Berlin Ouest a démontré brillamment qu'une grande enclave pouvait être approvisionnée par des milliers de tonnes de marchandises par avion, et sur une période de temps prolongée. Deuxièmement, il est bien peu probable que les micros, et autres petites enclaves, sont en mesure de se fournir elles-mêmes en électricité et en services publics (eau, chauffage, traitement des déchets etc.) Elles peuvent éprouver aussi de plus grandes difficultés en matière alimentaire et autres provisions. Troisièmement, une enclave de taille assez grande a plus d'influence sur la politique nationale. Le gouvernement du continent accordera certainement plus d'attention aux besoins d'une enclave grande que petite. Le Dahagram-Angarpota, la plus grande enclave bangladaise à Cooch Behar, était ainsi la seule enclave sur les 92 existantes à pouvoir attirer l'attention publique et celle des autorités politiques publique sur la nécessité de lui mettre à disposition un corridor.

1.2. Etudes de cas

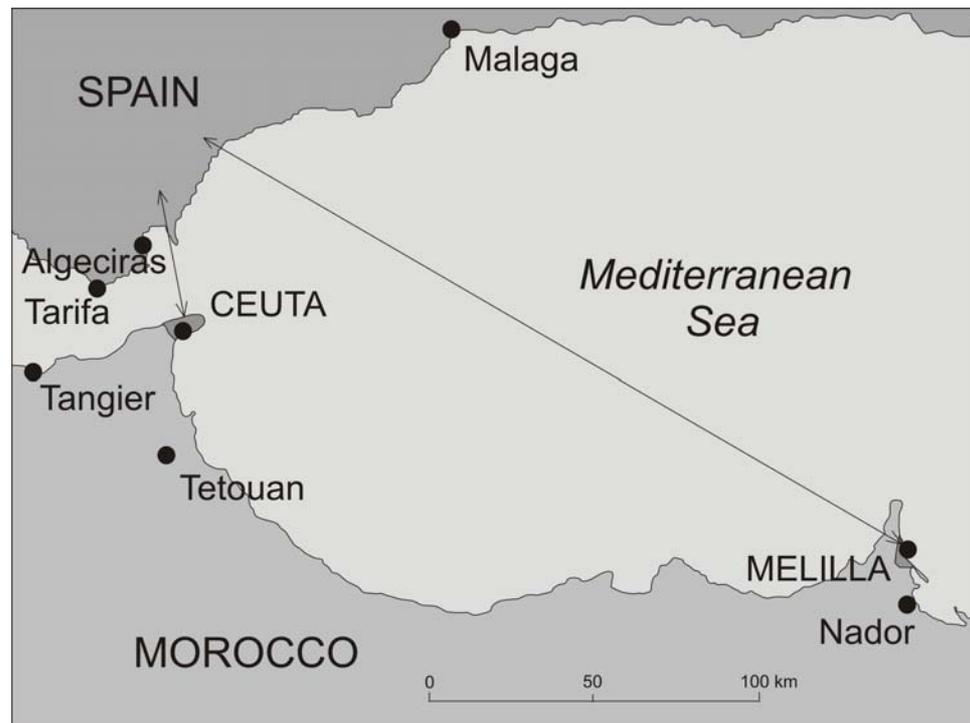
Avant d'entreprendre une analyse générale de l'économie des enclaves, nous allons présenter plusieurs cas d'enclaves et en analyser le développement économique. Il s'agit des cas de Ceuta, Melilla, Gibraltar, Hong Kong, Büsingen et de la Prusse Orientale, exposés en détail par la suite. Chaque cas est rattaché à une des questions principales relatives aux hypothèses, aux stratégies de développement et à l'impact que les relations S-M ont sur les enclaves tant en termes négatifs que positifs.

1.2.1. Ceuta et Melilla

Ceuta et Melilla sont situées sur la côte marocaine. Ce sont des enclaves côtières bien connues au monde pour plusieurs raisons : i) ils sont les seuls morceaux de l'Union européenne sur la côte nord africaine ii) Ceuta et Melilla bénéficient d'une couverture médiatique continue quant aux différents opposant l'Espagne et le Maroc sur la question de leur souveraineté. La population de Ceuta approchait en 2002 les 76 000 habitants pour 19,5 km² de territoire ; Ceuta est située sur la côte Nord africaine à environs 25

kilomètres de l'Europe continentale en passant par le détroit de Gibraltar. Une ligne de ferry met quatre-vingt-dix minutes pour relier la ville au port espagnol d'Algesiras. La densité de la population y est de 4,008 habitants au km², alors que la densité moyenne en Espagne est de 82,69 hab. au km². Melilla se trouve à quelques 250 kilomètres à l'est de Ceuta. Elle comptait en 2002 plus de 62 000 habitants et une superficie de 12,5 km². La distance directe la plus courte au continent est approximativement de 158 kilomètres. Le ferry met quelques huit heures pour traverser la mer et atteindre Malaga sur le continent. Ceuta appartenait au Portugal depuis 1415, a été administrativement transférée à l'Espagne en 1668 au terme de l'union entre l'Espagne et le Portugal. Melilla est dans les mains espagnoles depuis 1497. Près de 80 % de l'enclave est constituée de résidents espagnols et de marocains pour la grande majorité restante.

Graphique 2.4. Ceuta et Melilla.



Quelques 15 000 Marocains entrent dans Ceuta et Melilla chaque jour (Gold 2000 : 123) principalement pour y faire du petit commerce. Les échanges portent sur l'habillement et les chaussures, les produits alimentaires, les parfums, l'alcool, le tabac, le ciment et l'essence pour un montant de 87-100 millions de dollars par an (Carabaza, de Santos 1992 : 294). La valeur des activités de l'économie informelle est bien plus grande. Elles incluent les trafics de voitures de luxe volées, l'or, les diamants et les devises. De façon générale, l'économie informelle dans les enclaves comprend

également le blanchiment d'argent sale. Un réseau, découvert dans Ceuta en juillet 2000, avait blanchi de l'argent de la drogue pour un montant de 153 millions de dollars en huit mois. Le trafic de drogue fait partie de l'économie locale.

Depuis 1986, Ceuta et Melilla font partie de la Communauté européenne mais ne font pas partie de son territoire douanier. Elles ne sont ainsi assujetties ni à la PAC ni aux politiques relatives à la pêche et au commerce. Ces enclaves bénéficient d'avantages par l'UE et par l'Espagne grâce auxquelles les marchandises qui en proviennent sont exemptées de droits de douane. Elles reçoivent aussi des subventions importantes de l'UE et de l'Espagne. Par exemple, chaque enclave s'est vue attribuer 117 millions d'euros pour la période 2000-2006 pour des projets de développement régional, une somme importante au regard de la population de 76 000 hab. pour Ceuta et de 70 000 pour Melilla.

Les deux enclaves sont hors du champ douanier espagnol et de celui l'UE ce qui les a aidées à vivre grâce aux ventes de marchandises exemptées de droits avec les habitants des Etats-entourants. Ce commerce y fait vivre quotidiennement des milliers de marocains. Les enclaves bénéficient aussi d'impôts inférieurs et d'exonérations salariales par rapport au continent. Il n'y a également aucune TVA. De plus, l'Espagne est littéralement pompée financièrement par un nombre disproportionné d'emplois dans la fonction publique : les six à sept mille militaires présents dans chaque ville sont naturellement financés par le budget fédéral espagnol. En dehors de ces aspects commerciaux, les enclaves ont des rentrées financières grâce à des activités portuaires, moins significatives pour Ceuta et Melilla. L'industrie du tourisme y est sous-développée. Tous ces avantages économiques ont permis aux habitants des deux enclaves d'atteindre des niveaux de vie relativement élevés qui restent cependant inférieures au continent. En 1985, le PIB par tête s'est élevé à 81% du niveau national tandis que le pouvoir d'achat s'élevait à 91,1 % (du fait du régime d'exonération douanière, les prix étaient généralement inférieurs dans les enclaves à la moyenne en Espagne). Ces résultats sont tombés à 75 et 72 % respectivement en 1999. Dans les années 80, le chômage se situait dans la moyenne nationale pour Ceuta et un peu au-dessus pour Melilla. La situation a empiré vers la fin des années 90 avec un chômage s'élevant à 26,4 %. Ce qui signifie qu'une plus grande autonomie accordée par la

structure fédérale espagnole n'a pas suscité la stabilité espérée, mais tellement nécessaire aux grands investissements.

80 % des emplois se situent dans les services, ce qui rend difficile d'en créer d'autres dans ce secteur. Il n'y a pratiquement dans les enclaves aucune industrie qui coïnciderait avec les hypothèses économiques de la théorie générale sur les enclaves.

Ceuta et Melilla coûtent beaucoup à l'Espagne. Résumons ce qu'elles coûtent au gouvernement central fédéral et à l'UE :

- exclusion de la zone douanière ;
- fortes subventions de l'Espagne et de l'UE pour les infrastructures ;
- coûts des trafics illicites (drogues, diamants, etc.) ;
- 50 millions d'euros (dont les deux tiers en provenance de l'UE) pour garantir le périmètre (clôture de la frontière) autour de chaque ville, auxquels s'ajoutent les coûts d'entretien ;
 - jusqu'à 40% d'employés dans la fonction publique, payés essentiellement sur le budget fédéral ;
 - 6 à 7 000 militaires (garnisons dans chaque ville) ;
 - disproportion des services responsables du maintien de l'ordre et de la loi.

Le caractère d'enclavement est généralement considéré comme un facteur négatif par les investisseurs. Par dessus tout, l'incertitude sur le long terme a découragé les investissements industriels potentiels. Le facteur d'incertitude est inhérent à l'enclavement. En outre, les enclaves ne fournissent pas, par définition, un marché intérieur pour les marchandises produites. Par conséquent, la seule option est l'exportation mais les enclaves sont vulnérables au cadre existant. Non seulement le marché intérieur est insuffisant mais aussi l'approvisionnement sur certains facteurs de production basiques, notamment la main-d'œuvre (surtout la main-d'œuvre qualifiée). Même les avantages commerciaux existants dans nombre de petites et grandes enclaves ne stimulent pas suffisamment les grands investissements industriels. Kaliningrad peut servir d'exemple à ce sujet : en dépit de préférences douanières rendant les marchandises produites à Kaliningrad très concurrentielles sur les marchés russes, le montant des gros investissements industriels en quinze ans s'élevait à 36 millions USD (agroalimentaire) ; cet investissement se distingue d'autres investissements industriels

beaucoup plus modestes (la plupart du temps des usines d'assemblage « démontables » rapidement). L'incertitude liée à la spécificité de l'enclave, se trouvant sur la voie du développement industriel, fait que les activités liées au transport et au commerce sont plus importantes pour les enclaves comme secteurs économiques primordiaux. D'un point de vue institutionnel, les PME gagnent également en importance comme ossature de l'économie de l'enclave à condition de les combiner avec de grands projets d'infrastructure.

Tout comme pour Gibraltar et Kaliningrad, des similitudes existent avec Hong Kong et avec Ceuta et Melilla. Gil y Gil, un politicien populiste très populaire dans les deux enclaves à la fin des années 1980, fonda une association dont l'objectif était de transformer Ceuta et Melilla en un Hong Kong africain de l'Afrique du Nord. Pour ce qui est des relations avec l'Etat-entourant, les petites enclaves espagnoles ont une signification économique et politique disproportionnée pour le Maroc. Leur position officielle est concentrée sur la revendication de leur souveraineté qui empêche le progrès dans bon nombre de domaines au quotidien. Néanmoins, le poids économique est élevé pour l'emploi et le commerce frontalier aussi bien que pour les activités illégales. Un autre sérieux problème est l'immigration illégale. La raison principale en est la disparité économique. Le revenu moyen en Espagne, en termes de pouvoir d'achat, est cinq fois et demi celui du Maroc (22 000 USD contre 4 000 USD). Ceuta est constamment encerclée par les émigrants Nord africains. La majorité d'entre eux est marocaine mais au cours des dernières années, il y a eu un nombre croissant de migrants en provenance d'autres pays africains comme le Sénégal et le Cameroun mais également de l'Asie, par exemple des Indiens et des Pakistanais (Wiedermann 2004). Une clôture moderne high-tech a été construite autour de Ceuta en 1998 pour la protéger de l'immigration illégale. Le coût de ces clôtures a été de 36 millions USD jusqu'à 1998 (avec deux tiers des financements par l'UE), plus 18 millions USD pour des améliorations jusqu'à l'an 2000, ce qui représente environs 800 USD par habitant de Ceuta.

1.2.2. Gibraltar

Le problème de la dépendance de Gibraltar fut connu des Britanniques depuis les premiers jours. La plus grande partie de la nourriture et des biens nécessaires à la vie de

la garnison et des civils devaient être apportés depuis la métropole. L'agriculture n'était pas possible sur le Rocher pour des raisons évidentes. Durant presque 300 ans d'histoire, la manufacture de Gibraltar resta également négligeable. Les principales activités étaient les chantiers navals de l'Amirauté et les activités civiles. En 1979, 2 858 employés sur un total de 11 593 travaillaient pour les chantiers navals et seulement 204 dans les « autres manufactures ». A cette même période, 579 personnes étaient employées dans le tourisme (la restauration et l'hôtellerie). Le fait le plus frappant est la prééminence du secteur public. Cette même année, 7 196 personnes étaient employées dans les services publics contre 4 397 dans le secteur privé (Levie 1983 : 97). Cette situation était due à la fonction militaire de Gibraltar.

Au cours des XVIIIème et XIXème siècles, la main d'œuvre pénitentiaire était utilisée pour suppléer la faible disponibilité de la main-d'œuvre locale. Comme la main d'œuvre pénitentiaire s'avéra être coûteuse et tout à fait inefficace, Gibraltar passa à la main d'œuvre espagnole. Il en fut ainsi pendant approximativement 90 ans, jusqu'à ce que le conflit au sujet de Gibraltar fasse que l'Espagne ferma la frontière en juin 1969. Le nombre de travailleurs espagnols à la journée atteint jusqu'à 13 000 personnes lors de la Seconde Guerre mondiale et diminua jusqu'à 5 000 en 1967.

Ces nombres sont considérables en comparaison des 10 à 15 000 personnes de main-d'œuvre disponibles localement. Lorsque la frontière fut fermée en 1969, l'économie locale essuya un choc. Les autorités locales tentèrent d'y remédier en augmentant la productivité au travail. Des formations techniques furent offertes aux habitants de Gibraltar dans ce but. Par ailleurs, et probablement un point plus important encore, près de 3 000 marocains furent recrutés pour travailler sur le Rocher. Ce groupe de main-d'œuvre s'installa fermement à Gibraltar et ne libéra pas la place aux espagnols après la réouverture de la frontière.

A la fin du XIXème siècle, l'économie de Gibraltar démarra suite avec l'ouverture du canal de Suez en 1869. Le Rocher devint ce qui serait maintenant appelé un important centre de services pour les activités maritimes (étape de réapprovisionnement en charbon pour les bateaux à vapeur, fournitures pour les navires, réparations des bateaux, etc.). Le niveau de vie était plus bas qu'en Grande-Bretagne mais bien plus élevé que n'importe où dans la Méditerranée. Le rapport M>E>S (c'est-à-dire un revenu

par tête de la métropole supérieur à celui de l'enclave, qui lui-même est supérieur à celui de l'Etat entourant) a été établi et reste valable aujourd'hui encore, tout comme à Ceuta et à Melilla.

L'économie de Gibraltar connut un nouveau boom après la réouverture de la frontière en 1985. Le nombre de touristes visitant le Rocher atteignit 10 000 personnes par jour lors du premier été qui suivit. Durant la première année, il y eut deux millions de touristes comparés aux 150 000 des années précédentes. Les vols quotidiens à partir de Londres doublèrent en quelques mois. Comme le tourisme continua à croître fortement, il représenta près d'un quart des revenus dans la seconde moitié des années 80.

Avant l'ouverture de la frontière en février 1985, 2 000 sociétés étaient présentes dans l'enclave. A la fin de 1986, elles étaient 3 800. Le fait que les bénéfices étaient largement exemptés de taxes constituait l'attraction et l'atout principal. Les dépôts en banque ont augmenté de 68 % en 1986. Les taxes sur les revenus et celles sur les véhicules ou pièces automobiles furent réduites pour les rendre plus compétitives avec l'Espagne. Les biens étaient exemptés de TVA, ainsi faire du shopping depuis l'Espagne ne coûtait rien. Par conséquent, la prospérité de Gibraltar a égalé celle de l'Etat environnant et de ses prix, avec davantage encore de rapprochement des provinces méridionales proches de l'enclave. Il y avait des avantages pour l'Espagne bien entendu, mais ils ont été étalés et n'ont donc pas été aussi évidents que les inconvénients.

Bossano, arrivé au pouvoir comme ministre en chef en 1988, avait formulé sa stratégie pour le développement économique à long terme. Il voyait le futur économique de Gibraltar dépendre « de son potentiel au sein de la Communauté européenne, et ceci doit logiquement inclure l'Espagne » (El Pais, 1^{er} février 1989). L'utilisation commune de l'aéroport situé sur l'isthme tant par Gibraltar que par l'Espagne, solution délicate à l'époque, était considérée par Bossano comme un élément stratégique à long terme, et s'est concentrée sur la coopération économique avec la région de Campo. Ainsi, l'avenir économique de l'enclave était visible, en premier lieu, dans son ouverture sur le monde extérieur, particulièrement dans un contexte de déclin de la présence militaire britannique et dans la tentative d'obtenir une indépendance économique vis-à-vis de la Grande-Bretagne. En second lieu, la prospérité économique, dans la logique de cette

stratégie économique, devait être atteinte en développant les contacts économiques avec l'Etat environnant en général et avec la région frontalière en particulier.

Ces dernières années, Gibraltar a été l'objet de changements structurels majeurs en passant d'une économie publique à une économie de secteur privé mais les variations budgétaires du gouvernement ont toujours un impact important sur le niveau d'emploi. Au début des années 2000, Gibraltar misait sur un commerce maritime très développé, sur les opérations bancaires offshores et sur sa place comme centre international de conférences. La présence militaire britannique a brusquement réduit pour ne contribuer aujourd'hui à l'économie locale qu'à hauteur de 7 % environ, en comparaison des 60% de 1984. Elle se situait à 25 % en 1991, représentant 40 millions £ par an. Gibraltar est parvenu à surmonter avec succès le choc provoqué par la réduction des dépenses énergétiques par les militaires britanniques. Vers la fin des années 90, le secteur financier, le tourisme (près de 5 millions de visiteurs en 1998), les prestations de services d'envois et les taxes sur les biens de consommation ont généré approximativement 80 % du revenu.

Les secteurs financiers, des expéditions et du tourisme ont chacun contribué à 25-30% du PIB. Les télécommunications représentent encore 10%. Ainsi, l'économie de Gibraltar est caractérisée par la concentration d'une part, et par un équilibre entre les trois secteurs leaders (finances, expédition et tourisme) et deux secteurs complémentaires (télécommunications et militaires) d'autre part. De façon générale, nous avons une structure économiquement saine combinant la stabilité et le dynamisme. Gibraltar n'est pas dépendante d'une seule industrie pour ses revenus. La détérioration rapide d'un secteur simple est relativement possible au regard de la vulnérabilité spécifique à l'enclave de Gibraltar. Elle peut arriver par le tourisme si les tensions continuent à croître avec l'Espagne. Les changements prévus dans la législation de l'UE rendent aussi vulnérable le secteur financier. Le secteur des envois/expéditions est plus stable car basé sur l'avantage comparatif du lieu et sur les infrastructures disponibles. Si un choc externe se produisait, la structure économique équilibrée pourrait absorber l'adaptation de l'économie régionale aux nouvelles données, et atténuer une crise qui serait du point de vue économique autrement plus profonde.

Gibraltar disposait de sa propre constitution (Gibraltar Order) depuis 1964. La nouvelle version, valable à ce jour, a été introduite en 1969. En vertu de ce document, l'enclave possède un grand degré d'autonomie comprenant les larges compétences fiscales. C'est cette possibilité précise qui a permis à Gibraltar d'établir un centre offshore. Gibraltar a fait voter une série de réformes fiscales en 2002 comprenant :

- une taxe forfaitaire sur les compagnies offshore à considérer comme un impôt sur les salaires, puis des frais d'enregistrement annuels par société ;
- un impôt foncier d'affaires ;
- l'impôt sur les bénéfices devait être amené à disparaître pour les sociétés autochtones, les rapprochant ainsi avec le secteur offshore, sauf pour les compagnies financières, imposées à 8 % sur les bénéfices et 35 % sur les services publics ;
- la facture globale pour une société s'élevait à 15 % des bénéfices totaux ou £ 500 000.

Gibraltar dispose d'un statut spécifique au sein de l'UE. Lorsque la Grande-Bretagne est formellement entrée dans la Communauté européenne le 1^{er} janvier 1973, Gibraltar a bénéficié d'un statut spécial en vertu de l'article 227(4) du Traité de Rome. Gibraltar ne contribuait pas à la TVA ni ne participait à la politique agricole commune ou aux tarifs douaniers extérieurs. L'enclave n'a eu droit à aucune représentation au sein des institutions de la Communauté, y compris au Parlement européen. La Grande-Bretagne a négocié le droit de veto sur toute proposition destinée à changer ce statut. Gibraltar est également exclue des accords de Schengen tout comme l'est la Grande-Bretagne ; par contre, à la différence du continent, l'enclave est également exclue de l'union douanière et de la politique agricole commune.

Les questions du développement économique de Gibraltar continuent de perturber les relations bilatérales anglo-espagnoles. L'Espagne reproche à Gibraltar et à son continent l'évasion illégale systématique de capitaux, la contrebande et le blanchiment d'argent. Un des récents incidents tenait du conflit sur la pêche qui a duré d'août 1998 à avril 1999. Le gouvernement de Gibraltar a alors adopté une loi interdisant la pêche commerciale dans les eaux territoriales revendiquées par Gibraltar. Cette loi n'a pas été reconnue par l'Espagne bien qu'entrée en vigueur en 1991 conduisant au premier accrochage entre pêcheurs espagnols et la police royale de Gibraltar en 1997.

La situation est devenue plus préoccupante après que la police ait immobilisé le bateau de pêche Le Piraña et ses 15 hommes d'équipage. L'Espagne a bloqué le passage des frontières entre Gibraltar et l'Espagne pour toute la journée le 29 janvier 1999. Ensuite, les contrôles aux frontières par l'Espagne se sont considérablement renforcés, entraînant des conséquences négatives pour l'économie de Gibraltar : sa dépendance à l'égard du tourisme s'était accrue brusquement vers la fin des années 90 après la réduction de la présence des forces militaires britanniques. La crise ne s'est résorbée qu'au terme d'un accord, cosigné par les représentants des pêcheurs espagnols et le gouvernement de Gibraltar. Cependant, les autorités espagnoles ont montré peu de volonté à rétablir l'ancien niveau de contrôle douanier.

Du point de vue de l'Espagne, Gibraltar est un parasite. La contrebande est non seulement une constante historique, mais également une réalité journalière. Déjà au cours des négociations sur Gibraltar en 1704-05, les autorités espagnoles avaient prévu que le problème de la contrebande émergerait. L'histoire leur a donné raison : la contrebande avait commencé peu de temps après que Gibraltar fut passée aux Anglais. Il en a été ainsi jusqu'aux années 90 (en fait, même après, bien qu'à échelle réduite). Tout au long des siècles, la contrebande de marchandises vers l'Espagne a constitué pour Gibraltar une de ses sources principales de revenus. C'est lié au statut de « port franc ». Deux méthodes de contrebande ont été utilisées : par voie terrestre et maritime. La contrebande terrestre a atteint son maximum quand Gibraltar a fait appel à de la main-d'œuvre espagnole à la fin du dix-neuvième siècle, tandis que plusieurs milliers de personnes entraient dans l'enclave chaque jour et la quittaient chaque soir. Ce type de contrebande n'a disparu que quand la frontière fut fermée en juin 1969. La contrebande a toujours été gérée professionnellement, et à grande échelle. Les marins contrebandiers ont formé un lobby si puissant par le passé, qu'au début des années 1850 ils réussirent à mettre un des leurs comme gouverneur du territoire.

Lorsque le Général Major Sir Robert W. Gardiner fut interpellé pour contrebande à Gibraltar, il essaya rapidement d'intensifier la lutte et mettre un terme aux activités illégales (ce qui était non usuel, car les autorités anglaises de Gibraltar avaient officiellement mis la faute sur le compte des espagnols, et non des habitants de Gibraltar). Les espagnol « négociants » de Gibraltar ont soutenu que le renforcement des règlements douaniers espagnols n'était pas le souci du gouvernement de Gibraltar.

Ils soutinrent intensivement leur cause, convainquirent certains parlementaires et obtinrent finalement gain de cause : le gouverneur était rappelé. En 1875, avec une population à Gibraltar bien en deçà de 20 mille personnes, 4 500 tonnes de tabac furent déchargées dans le port. Seules 684 tonnes furent publiquement vendues sur le marché. En d'autres termes, 3 800 tonnes, soit environ 85 %, ont été passées en contrebande en l'Espagne (Levie, 1983 : 98-99). Il est certain que les volumes relatifs de contrebande ont été réduits au vingtième siècle. Cependant, ils sont restés substantiels, les produits principaux de la contrebande étant l'alcool, le tabac et les marchandises de luxe.

La contrebande des cigarettes a prospéré tout particulièrement. On a estimé que le nombre total de paquets passés en contrebande en Espagne approche les 100 millions annuellement. Un paquet a coûté 40 cents à Gibraltar ; les contrebandiers, ayant transporté des cigarettes par hors-bord à Campo, pouvaient les vendre à 1,60 USD : 300 % de marge représentent une bonne incitation à une telle prise de risque. Si toutes les importations de tabac en 1994 avaient été consommées à Gibraltar, cela signifierait que chaque habitant fumait en moyenne plusieurs paquets par jour. En outre, la cocaïne et le cannabis sont passés en contrebande en grande quantité par Gibraltar. En 1989, le bureau de douane de Cadiz a saisi 70 kilos de cocaïne et 3 900 kilos de cannabis en une seule année, ce qui n'était que la partie visible de l'iceberg.

La contrebande n'est pas prête de s'arrêter, le tabac et le cannabis ouvrant la voie à la cocaïne et à l'héroïne. En 1995, l'Espagne a déposé une plainte officielle au sujet de la contrebande et des pertes de revenus concernant les règlements de Gibraltar sur le blanchiment d'argent. Elle a conduit le parlement de Gibraltar à adopter des textes nouveaux, plus durs. Le même jour, la police de Gibraltar confisquait plus de 50 hors-bord gonflables, suspectés d'être utilisés dans le trafic de drogue depuis le Maroc vers Espagne. Des protestations violentes ont suivi. Cependant, le peuple a soutenu le mouvement gouvernemental, car presque un quart de la population du Gibraltar a manifesté une semaine plus tard en faveur des actions du gouvernement, pour soutenir la lutte contre le blanchiment d'argent et la contrebande (Gold 2005 : 123. 165-166).

Alors que la contrebande est le genre d'activité illégale dont l'Etat ne peut être officiellement tenu responsable (bien qu'elle soit partiellement le résultat d'une politique indulgente en matière d'ordre public), le blanchiment d'argent sale est

clairement la conséquence de lois laxistes favorisant les opérations offshores. L'Espagne accuse Gibraltar d'être un siège de blanchiment d'argent sale à grande échelle. Vers le début des années 1990, 160 000 piétons et 110 000 voitures par mois ont traversé la frontière dans les deux sens. Bon nombre d'entre eux ont franchi la frontière plusieurs fois par jour, ayant sur eux à chaque fois le montant maximum de devises permis, c'est-à-dire 120 000 pesetas (860 USD) plus 300 000 pesetas (2 142 USD) en devises étrangères. Avec cinq voyages comme cela par jour, un individu peut passer 15 000 USD de devises depuis l'Espagne vers l'enclave.

Les banques à Gibraltar sont compréhensives et ne posent pas de questions sur la provenance de l'argent. L'un des modèles les plus souvent utilisés pour la circulation de l'argent était de mettre en place une entreprise offshore à Gibraltar en dissimulant le nom du propriétaire aux yeux du public. Puis, les fonds pourraient être utilisés pour investir dans des achats de propriétés en Espagne, et bénéficier des exonérations d'impôts en tant qu'investisseurs étrangers. Au début de l'année 1992, le montant des investissements en Espagne en provenance de Gibraltar dépassait 37 000 millions de pesetas (plus de 264 millions de dollars)¹³. Quelques 30 000 entreprises étaient basées sur le rocher vers le début des années 1990 avec des avoirs estimés au bas mot à 3,3 milliards USD (Gold 2005 : 123). Le nombre d'entreprises résidentes a augmenté de 25 000 entreprises supplémentaires jusqu'au début des années 2000. Il y a deux fois plus d'entreprises enregistrées sur le rocher que d'habitants qui y vivent.

Gibraltar a un coût élevé non seulement pour l'Etat-entourant mais aussi pour la métropole. En voici quelques exemples :

- Lorsque le blocus de 1969-1985 commença, la Grande-Bretagne prit un engagement de 4 millions £ sur trois ans pour aider à gérer le départ de 5 000 travailleurs espagnols. Un engagement supplémentaire fut pris en 1974 pour une aide en capital supérieure à 7,6 millions £ pour la période 1975-1978, ce qui représentait des chiffres considérables compte tenu de la faible population. L'investissement avait pour objectif d'augmenter l'autosuffisance de Gibraltar.

- La Grande-Bretagne essaya d'atteindre une parité des salaires pour les travailleurs de Gibraltar avec ceux en Grande-Bretagne après que Franco eut fermé la

¹³ Une loi de réforme de l'impôt sur le revenu votée en Espagne en janvier 1992 rendit de telles sociétés assujetties à l'impôt en Espagne via l'impôt spécial sur les sociétés. Par anticipation, de nombreuses entreprises partirent de Gibraltar vers d'autres pays, notamment vers les Pays Bas, pays au système d'imposition moins rigide et signataire d'un accord de non double imposition avec l'Espagne.

frontière. Les vols vers Gibraltar sont traités comme des vols internes et par conséquent moins chers que les vols de la Grande-Bretagne vers ses aéroports espagnols proches de Gibraltar comme Malaga. Cela a donné un avantage compétitif à l'aéroport de Gibraltar pour accueillir les touristes allant vers les lieux de villégiature espagnols. En 1986, 22 000 passagers sur les 90 000 atterrissant à Gibraltar, venaient en fait pour la Costa Del Sol.

- En 1985, la compagnie de réparation des navires de Gibraltar a reçu 28 millions de £ du gouvernement britannique pour l'ensemble du fonctionnement des docks.

- En 1999, une nouvelle facette des activités financières de Gibraltar, pariant sur l'industrie, commença à menacer la base de l'imposition britannique. L'histoire commença lorsque Victor Chandler, un bookmaker britannique indépendant, installa un centre d'appel sur le rocher d'où il pouvait bénéficier d'un coût de services de 3%, comparés aux taux combinés d'impôts et de prélèvement en vigueur dans la métropole. Ladbrokes, le plus grand bookmaker et Coral, un autre concurrent majeur suivirent bientôt Chandler. Alors que l'imposition sur les paris rapportait à la Grande Bretagne jusqu'à 480 millions £ par an (11% de cette somme était réinjectée dans les courses de chevaux, composante importante de la culture britannique), le gain de Gibraltar devait brusquement augmenter au prix d'une lourde perte pour la Grande Bretagne. Le gouvernement britannique essaya de réagir en annonçant qu'il interdirait la possibilité pour les sociétés offshore de faire de la publicité par télétexte et par d'autres médias électroniques. Il essaya aussi de convaincre ces territoires d'outre mer, incluant Gibraltar, de changer leur législation. Aucune de ces mesures ne fonctionna. Finalement, il fallu abolir la taxe britannique sur les paris en 2001. Un certain nombre d'emplois furent rapatriés en Grande Bretagne. Toutefois, l'industrie des paris resta présente à Gibraltar avec 11 sociétés et 537 emplois en 2002 (Gold 2005 : 220-221, 358).

Si nous regardons les échanges et les relations économiques du triangle Grande Bretagne – Gibraltar – Espagne, nous trouvons ce qui suit. Avant de devenir virtuellement indépendant d'un point de vue financier de la Grande Bretagne au début des années 90, l'enclave dépendait fortement des dépenses militaires de la métropole aussi bien que du grand nombre de transferts et de subventions directes ou indirectes. Celles-ci furent remplacées par le régime économique spécial de Gibraltar comme

centre offshore. Gibraltar doit en grande partie son succès économique à ce régime, incluant virtuellement tout le secteur financier, le secteur des télécommunications et une grande partie des activités maritimes. Le dernier grand facteur du bien être contemporain de l'enclave, le tourisme, dépendait lui aussi fortement, directement et indirectement, du régime économique spécial. Il y a des industries qui opèrent clairement au détriment de la métropole ; l'exemple le plus frappant étant le cas des sociétés de Paris, se délocalisant à Gibraltar en 1999. Les échanges entre l'enclave avec l'Espagne ont apporté sans aucun doute des bénéfices économiques à l'Etat-entourant. Toutefois, à de nombreux égards, Gibraltar a acquis son bien-être actuel et son indépendance économique vis-à-vis de la Grande Bretagne au détriment de l'Espagne. Essentiellement, le fait que les bénéfices étaient largement exemptés de taxes constituait l'attraction et l'atout principal.

Usuellement, nous discutons l'impact de l'Etat-entourant sur l'enclave. Etant donnée la petite taille de l'enclave par rapport à l'Etat-entourant, il semble naturel de se concentrer sur ce point. Toutefois, il ne peut être exclu qu'une enclave puisse avoir un certain impact, si ce n'est sur la totalité de l'ensemble de l'Etat-entourant, du moins sur les régions avoisinantes. C'est certainement le cas pour Gibraltar et les régions espagnoles frontalières. Les plaintes se concentrent principalement sur une réduction de la demande pour des biens fortement taxés tels l'alcool, les cigarettes, l'essence mais aussi des biens de luxe comme l'électroménager et les vêtements de marques susceptibles de passer la frontière depuis Gibraltar.

La ville espagnole de La Linea de la Concepcion jouxte directement Gibraltar. La ville souffre d'une dépression économique, déclenchée par la fermeture des frontières de Gibraltar en 1969. Alors, près de 5 000 personnes ne pouvaient plus continuer à travailler sur le rocher, et d'importants flux de personnes, de services et d'informations furent restreints. Comme la frontière vers Gibraltar fut fermée, ce n'est pas seulement l'enclave qui connut un choc économique sévère, mais aussi La Linea. Toutefois, comme Gibraltar réussit à vaincre le choc avec l'aide de sa métropole, tel ne fut pas le cas de la ville espagnole voisine. La Linea de la Concepcion avait à l'origine 100 000 habitants. Sa population diminua approximativement à 60 000 personnes en 2000. A présent, il y a une forte interdépendance entre Gibraltar et les régions espagnoles avoisinantes, et plus notablement la ville de La Linea. Quand le gouvernement espagnol

« serra les boulons » des douanes avec Gibraltar, La Linea ne souffrit pas moins que l'enclave. Cela conduisit à des manifestations dans la ville espagnole appela à « moins de restrictions, plus de solutions » (Gold, 2005 : 212).

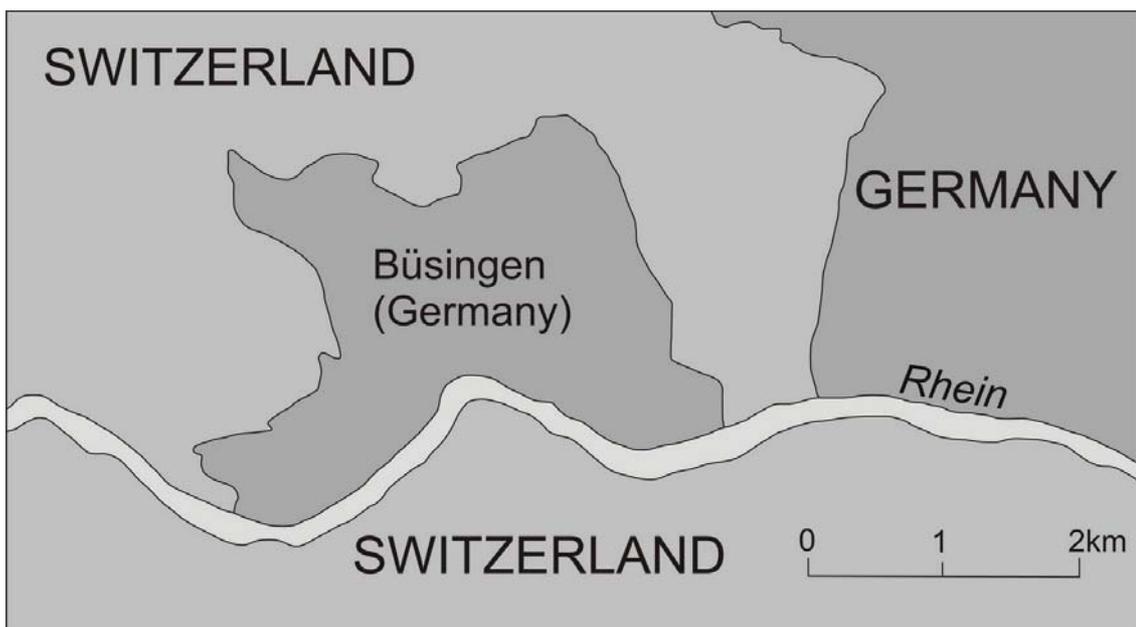
Les considérations politiques peuvent peser davantage que le raisonnement économique en raison de la sensibilité d'une enclave aux relations bilatérales entre la métropole et l'Etat entourant. A Gibraltar, la seconde moitié des années 80 et 90 fut marquée par le développement du débat pour une utilisation commune de l'aéroport situé sur l'Isthme. Comme l'aéroport desservait non seulement l'enclave mais aussi les régions voisines d'Espagne (y compris les villégiatures de la Costa del Sol), l'idée était de convenir d'une utilisation commune. Le modèle existait déjà. L'aéroport Franco-suisse de Mulhouse-Bâle fonctionne avec succès. Il y a deux sorties sur le terrain d'aviation : une pour le côté suisse, et une autre pour le côté français. De ce fait, les passagers pour chacune des destinations pouvaient éviter de passer la frontière. La même solution fut envisagée pour l'aéroport de Gibraltar. Le nombre de passagers aurait plus que triplé, de 300 000 à 1 000 000 par an, avec quelques 400 nouveaux emplois créés à Gibraltar, ce qui n'est pas un nombre négligeable pour l'enclave. Toutefois, l'idée fut totalement mal comprise dans l'enclave. Ses habitants, très sensibles aux questions liées à la souveraineté, craignirent que cela ne conduise à une atteinte de leur souveraineté. Les considérations politiques et les risques politiques perçus surpassèrent les bénéfices économiques.

1.2.3. Le cas de Büsingen : l'intégration d'une petite enclave

1.2.3.1. Géographie et histoire

Büsingen est située dans le canton suisse de Schaffhausen, à quelques 700-1500 mètres de la frontière allemande. Sa superficie totale est de 7,63 km². Elle a une frontière de 12,2 km avec le Canton de Schaffhausen et de 4,8 km sur le Rhin. Schaffhausen est très proche, à moins de cinq kilomètres ; les villes allemandes de Singen et Constance sont plus distantes, respectivement à 14,8 et 46,7 km. La population de l'enclave a atteint mille cinq cent habitants après la Deuxième Guerre mondiale, avant de se stabiliser à ce niveau.

Graphique 2.5. Büsingen



La dynamique démographique à Büsingen diffère de celle de l'Allemagne et du canton voisin de Schaffhausen. En 1813, la population de l'enclave s'élevait à 400 personnes. Elle a doublé au cours de la première moitié du dix-neuvième siècle. Dans sa seconde moitié, l'enclave a connu un fort départ de population qui a entraîné la stagnation dans la première moitié du vingtième siècle. Pendant ce temps, la population de Schaffhausen s'est considérablement accrue à un rythme constant. La différence peut être expliquée par le facteur économique : les difficultés de la vie économique dans l'enclave, avec son instabilité disproportionnée, et des crises régulières, explique la

diminution de la population migrant ailleurs (Scherrer 1973 : 29-30). Après la Deuxième Guerre mondiale, la population a grandi à vitesse croissante.

Les habitants de l'enclave parlent le dialecte allemand de Schaffhausen, langage partagée à la fois par l'enclave et l'Etat-entourant. Les enfants de Büsingen vont aux écoles dans Schaffhausen. L'enclave est de prédominance évangélique, coïncidant ainsi avec la Suisse. Au contraire, la majorité de des communautés de Baden est catholique. Ceci est une des raisons pour laquelle les mariages entre Büsingen-Schaffhausen sont plus fréquents que ceux avec les Allemands du continent.

Le développement de Büsingen au Moyen Age est typique pour l'Europe : l'enclave a été achetée, puis donnée en présent à l'Eglise ; transférée, sa souveraineté fut changée par son seigneur actuel. Büsingen a été pour la première fois mentionnée en 1090 sous le nom de « Bosinga », lorsque le Comte Burckhardt von Nellenburg l'a donnée à l'abbaye d'Allerheiligen à Schaffhausen. Après avoir appartenu à plusieurs familles, elle a été vendue aux Habsbourg en 1465. Schaffhausen a essayé pendant longtemps de leur racheter Büsingen et y est finalement parvenue en 1651. A la suite d'une dispute territoriale entre Schaffhausen et le Seigneur de Büsingen, Eberhard von Thurn, ce dernier perdit le village en 1698. En 1723, Schaffhausen a réussi à acquérir les territoires perdus en 1689, mais Büsingen resta sous la coupe de von Thurn pour « éternellement ennuyer » Schaffhausen.

Büsingen est réapparue en 1770, en tant que territoire sous autorité autrichienne, totalement entouré par Suisse, conséquence de la longue histoire d'achats et de legs de l'Europe féodale. Avec le Comté de Nellenburg, elle devint alors une partie, dans un premier temps, du Württemberg, puis dans un second temps, du Baden. Depuis 1871, Büsingen fait partie de l'Allemagne unifiée. Le canton de Schaffhausen a essayé pour la dernière fois d'acheter Büsingen durant le Congrès de Vienne en 1814-15, sans succès. En 1835, Büsingen fut exclue de la zone douanière allemande. Au cours de la Révolution de 1948-49, les troupes de la Hesse ont pénétrées à l'aide d'un bateau, via le Rhin, pour y arrêter plusieurs révolutionnaires présumés. Comme cela fut fait sans le consentement des suisses, la Suisse jugeât cet événement comme une atteinte grave à sa souveraineté et à sa neutralité. L'enclave fut entourée par les troupes suisses. Le retrait des troupes de la Hesse ne fut possible qu'au terme de longues négociations.

1.2.3.2. Economie

L'agriculture était la principale activité économique de l'enclave pendant des siècles. Au vingtième siècle, la majorité des habitants évolua vers le travail dans l'industrie puis vers les services. Aucune industrie n'est située dans l'enclave elle-même ; les habitants de cette dernière sont employés dans les usines de Schaffhausen. L'agriculture reste néanmoins un secteur dominant, plus important qu'en Suisse et qu'en Allemagne en général. Les activités agricoles sont sujettes à fortes variations du fait des tarifs douaniers volatiles. Les activités économiques principales étaient :

1. Production de vin. Le territoire vinicole a diminué de 36 ha en 1865 à 0,06 ha en 1920. Plusieurs raisons expliquent la disparition de ce secteur autrefois extrêmement important à Büsingen. A part quelques raisons climatiques, l'augmentation des taxes d'importation en Suisse rendit non compétitif le vin de Büsingen sur le marché suisse ; les longs transports ont progressivement réduit la demande en Allemagne et en Autriche.

2. Blé et autres céréales. La production de céréales répondait essentiellement aux besoins de la population locale. Les exportations de blé dépendaient des taxes douanières du moment. Leur suppression en 1947 a immédiatement conduit à une augmentation de la production et des exportations.

3. Elevage de bestiaux. Le nombre d'éleveurs avait diminué dans la deuxième moitié du vingtième siècle, du fait de salaires plus élevés dans les industries situées dans le canton de Schaffhausen.

4. Commerce et services. Un impact significatif des configurations douanières du côté allemand et Suisse est observé également dans le commerce et les services tout au long des deux derniers siècles. Dans les années 1920 et 1930, il y avait six dentistes dans la ville qui servaient avant tout des clients suisses ; leurs services étaient moins chers que ceux de la région voisine. Dans les années 1990, il n'y avait que deux dentistes en dépit de la croissance de la population. Il y avait aussi cinq stations d'essence ; non pas que les habitants de Büsingen passaient leurs journées et leurs nuits à conduire, mais ils pouvaient s'offrir le carburant au prix du marché mondial et le vendre aux clients Suisses et Allemands bien moins cher que les stations de l'Etat-entourant et de l'Etat continent.

5. Industrie. L'industrie était et est pratiquement inexistante à Büsingen du fait du caractère enclavé du territoire. Les raisons évoquées par les représentants industriels pour ne pas s'y installer sont : les routes peu pratiques pour les transports, les frais élevés de fret, les taxes douanières et des coûts plus élevés que sur les marchés allemands et suisses (Bolli 1954 : 285).

En général, l'économie et la société de Büsingen sont caractérisées par une forte synergie avec la région de Schaffhausen, et une dépendance avec cette dernière (Scherrer 1973 : 40-42). Plus généralement, la dépendance et les contacts avec les territoires Suisses entourants sont, au moins économiquement, de la plus haute importance, dépassant l'importance des relations économiques avec l'Etat continent, en particulier, l'économie et la société de Büsingen après avoir été exclues de la zone douanière allemande et après avoir été incluses dans le territoire douanier de la Suisse. La relation de proximité est renforcée sur le plan économique par l'exportation de produits agricoles, la fourniture d'emplois pour l'industrie (habitants de l'enclave) pour la Suisse voisine, et par l'utilisation des francs suisses en parallèle des marks allemands (et maintenant les euros). Ce mélange sociétal dense est renforcé par les mariages germano-suisses, par l'installation de citoyens suisses dans l'enclave (plus de 10% des résidents), un grand nombre de personnes possédant la double nationalité, la synchronisation avec le système de rationnement suisse pendant les Première et Deuxième guerres mondiales ; les proches échanges cultures ; l'attachement au système éducatif suisse ; et un rôle dominant de l'Eglise Evangélique à Büsingen le rapprochant de ses voisins immédiats.

Tableau 1 .3. Effets positifs et négatifs du statut et de la localisation géographique de l'enclave sur l'économie de Büsingen

	Positif	Négatif
		Morosité générale du développement économique. La comparaison de Büsingen avec les régions suisses environnantes et avec les proches régions allemandes confirme un moindre développement. L'économie et la population se sont accrues moins vite que dans le Comté voisin de Schaffhausen.
Réglementation douanière.	Un boom économique dans les années 1930. La baisse des taxes sur les flux entrants de pommes de terre et de fourrage d'Allemagne a conduit à renforcer les positions des fermiers de Büsingen sur le marché de Schaffhausen. Ils en sont même venus aux mains avec leurs concurrents suisses (Bolli 1954 : 261).	Le boom des années 1930 n'a pas duré. Pour de protéger ses marchés de la concurrence déloyale, la Suisse a supprimé certains avantages accordés à Büsingen.
Survie au cours des guerres	Pendant les deux guerres mondiales, la population de Büsingen fut attachée au système de rationnement suisse.	
Monnaie	Pendant la période d'hyperinflation des années 1920, l'habitant de Büsinger put amortir le coup, en utilisant le franc suisse.	La volatilité de la monnaie (Deutsche mark – Franc suisse) a augmenté l'instabilité du cadre économique général.
		Le manque de travail à Büsingen a conduit ses habitants à chercher du travail à Schaffhausen. Au début des années 30, jusqu'à 4% de la population en activité était employée dans les industries de Schaffhausen. 140 d'entre eux furent licenciés jusqu'en 1934 parce que les entreprises suisses avaient naturellement licencié des Allemands en premiers, et des Suisses uniquement dans les cas extrêmes. Seuls quelques-uns ont trouvé un emploi en Allemagne. Il y a eu d'autres cas similaires à maintes reprises, bien qu'à une moindre échelle.
		La localisation géographique de l'enclave a été un facteur décourageant pour l'implantation d'industries.

A partir de ce bref aperçu de l'impact du statut d'enclavité (aspect légal) et de l'emplacement (aspect géographique), nous pouvons conclure ce qui suit. D'une part, il

y a eu des périodes durant lesquelles l'enclave a bénéficié d'une situation douanière favorable. Des avantages artificiellement créés ont permis aux habitants de l'enclave d'acquérir rapidement une position forte sur les marchés, et d'augmenter la production et les exportations. Par ailleurs, étant une enclave suisse, Büsingen connut une vie plus sûre en tant de guerre. D'autre part, Büsingen a souffert constamment de l'instabilité de son caractère enclavé. Premièrement, les changements (même ceux relativement mineurs) dans les droits et les régulations du côté suisse et allemand, ont souvent conduit à des crises économiques locales sévères. Dans le cas où les tarifs douaniers créeraient une situation avantageuse pour Büsingen, ces règlements étaient neutralisés en un temps relativement court entraînant une instabilité croissante la production, des flux entrants et sortants. Deuxièmement, comme un grand nombre des habitants de l'enclave travaille en Suisse, ils sont sujets à une plus grande instabilité du fait de la conjoncture du marché. La situation a été aggravée par le fait que les habitants de Büsingen n'étaient couverts par aucune assurance contre le chômage. Cette situation a entretenu le souci permanent de la population de l'enclave de créer un dispositif leur fournissant des droits identiques à ceux des suisses.

1.2.3.3. Inclusion et exclusion des zones douanières allemandes et suisses : les tenants du modèle de Büsingen

L'Allemagne et la Suisse ont réussi à créer un cadre légal permettant de résoudre une énigme majeure liée aux enclaves : garder une enclave sous la souveraineté de l'Etat-continent tout en répondant au défi du développement économique. Cette réponse spécifique consistait à exclure Büsingen de la zone douanière allemande, de l'inclure dans la zone douanière suisse, et étendre l'application de certaines lois suisses dans l'enclave. Le modèle de Büsingen implique dans les faits une renonciation partielle des droits à la souveraineté de l'Etat-continent au profit de l'Etat-entourant. L'histoire de la formation du modèle actuel de gestion économique de l'enclave compte plusieurs étapes. Il a fallu environ 130 ans pour développer le modèle de Büsingen. Le résultat est remarquable : le problème séculaire de Büsingen a été résolu.

PHASE I. Exclusion de la zone douanière allemande en 1835.

En 1835, Büsingen fut exclue de la zone douanière allemande. Par conséquent, les produits de Büsingen étaient soumis aux droits de douane allemands à l'importation. Afin

de ne pas porter atteinte économiquement ni à l'Etat-continent, ni à l'enclave, certaines exceptions (pour le vin et autres produits agricoles) furent autorisées pour les flux sortants de Büsingen vers l'Etat Allemand. Ces mesures étaient dans l'intérêt de la population de l'enclave, proche de Schaffhausen. C'était également profitable au fisc allemand puisque le coût des contrôles douaniers était supérieur aux droits payés.

Il y a eu maintes tentatives de changer le régime ou de cesser ce traitement privilégié de l'enclave. Néanmoins, ce régime est resté en vigueur jusqu'en 1967 même si dans les années 30 Büsingen et Jestetten ont réussi à convaincre les autorités que leur insertion dans la zone douanière allemande conduirait à des conséquences économiques négatives.

PHASE II. Régime de libre transit en 1844-1852.

L'accord de 1852 entre la Suisse et Earldom sur les avantages réciproques accordés au petit commerce frontalier prévoyait le transit de la Suisse à un autre point en Suisse en passant par Büsingen. Cette possibilité, accordée aux Suisses, a été supprimée huit années plus tard, en 1844.

PHASE III. Accord Germano-suisse de 1895 sur Büsingen.

La Suisse a relevé en 1886 et en 1891 ses tarifs douaniers à l'importation. Malgré les nombreux signaux d'alerte émis par les autorités de Büsingen, la collaboration économique entre les deux territoires fut rompue donnant ensuite naissance à un nouvel accord, l'Accord de Büsinger, en 1895. Ce dernier prévoyait une importante réduction des taxes douanières suisses frappant les exportations agricoles de Büsingen (bois, beurre, viande, raisins, porcins, ovins et bovins) sur présentation des certificats d'origines à la frontière de douanes.

Il est à noter que, malgré la conclusion de cet Accord, il s'est écoulé neuf années avant que les tarifs initiaux - désavantageux à l'enclave - ne finissent par atteindre les niveaux attendus. Neuf années peuvent paraître courtes sur l'échelle historique mais mettons-nous à la place des habitants de l'enclave : ils ont supporté neuf longues années d'incertitude et de dépression économique, ce qui a certainement ajouté aux difficultés et à l'instabilité de l'activité économique inhérentes à l'enclave.

PHASE IV. Suppression des contrôles douaniers suisses en 1947.

La proximité économique et territoriale entre Büsingen et Schaffhausen a été la principale raison ayant conduit à l'exclusion de l'enclave du territoire douanier allemand. L'expansion du système de rationnement pendant la Deuxième Guerre Mondiale a renforcé cette proximité. A l'opposé, la guerre l'a quasiment réduite à néant. Ont subsisté alors les contrôles douaniers suisses autour de Büsingen, compliquant les interactions économiques avec la région de Schaffhausen. La communauté de Büsingen a renouvelé ses appels vers la Suisse afin de supprimer ses contrôles et droits douaniers. Cette mesure avait quelques effets positifs aussi du côté suisse ; tout comme au dix-neuvième siècle avec Baden, les coûts de contrôles douaniers suisses dépassaient les perceptions, fortement réduites depuis 1895. Les contrôles douaniers suisses furent supprimés en 1947.

La suppression des contrôles et droits de douanes entre deux Etats souverains est une tâche complexe. Il faut composer avec le fait que deux Etats possèdent des systèmes légaux différents, peu analogues. Tel était le cas aussi au moment de la suppression des contrôles douaniers suisses sur Büsingen en 1947. Auparavant, les exportations de bovins, d'ovins ainsi que de toute viande de l'enclave vers la Suisse étaient assujetties à des contrôles vétérinaires plutôt stricts. Avec la suppression des postes de contrôle, de tels contrôles ne furent plus possibles. Büsingen devait elle-même prendre en charge ces formalités et présenter des papiers en règles avec la loi suisse.

L'accord de 1947 comprenait plusieurs autres normes instituant à l'enclave un régime spécifique tant légal qu'économique. Premièrement, la taxe allemande à l'achat n'a pas été prélevée dans l'enclave. Deuxièmement, des droits d'assises significatifs ont été prélevés par les Suisses, sans compensation, tout en exportant des biens vers Büsingen. De plus, certaines particularités de vie à Büsingen ne sont pas prises en compte par l'Accord. Par exemple, bien que le DM soit la monnaie officielle à Büsingen (l'Accord n'a pas fait mention de règles spécifiques sur la loi monétaire et les devises), les francs suisses sont devenus la monnaie principale utilisée dans l'enclave, depuis l'hyperinflation allemande du début des années 1920. Progressivement, il a été permis de payer les impôts allemands en francs suisses (Scherrer 1973 : 95). Dans le domaine de la poste et des services téléphoniques, au contraire, il n'y a pas eu d'arrangements à ce jour. Le courrier et les appels téléphoniques vers Schaffhausen

étaient facturés comme des appels vers un pays étranger. Ce n'était pas encore un problème grave pour la poste, sachant qu'il était possible de se rendre à pied à Schaffhausen, et utiliser la poste qui s'y trouve. Une situation similaire peut être observée de nos jours à Baarle-Hertog où les habitants des enclaves belges traversent simplement la rue afin de payer moins.

PHASE V. 1964 : Traité germano-suisse sur Büsingen. Intégration de l'enclave dans la zone douanière suisse.

La suppression des contrôles douaniers suisses en 1947 a orienté l'économie de Büsingen vers la Suisse de manière définitive, rendant l'enclave dépendante de ses relations avec l'Etat-entourant. En même temps, ces relations – d'une importance vitale pour les habitants de l'enclave – étaient gouvernées par des allemands autonomes et des normes légales suisses susceptibles d'être unilatéralement changées à court terme sur simple notification. Par ailleurs, les contrôles de douanes ayant été levés, Büsingen devait se soumettre à certaines normes suisses (surtout pour les exportations de produits agricoles). La loi suisse sur l'agriculture s'est rapidement développée dans les années 1950 et 1960, conduisant en deux décennies à un écart significatif entre la loi suisse actuelle et le *Regelungen* de l'Accord de 1947. L'intégration douanière par les Suisses a été perçue comme avantageuse des deux côtés (accord équilibré) : les intérêts fiscaux respectifs des Etat-continent et -entourant ont été respectés ; les liens forts entre l'enclave et la Suisse ont été préservés ; la décision a conduit à la consolidation et à la stabilisation légale pour les deux parties. Sur cette base, un traité suisse-allemand sur Büsingen fut signé en 1964, entrant en vigueur en 1967 (Suisse et FRG 1964).

Il était, de plus, important que, malgré la nécessité d'appliquer certaines lois suisses dans l'enclave, Büsingen soit restée sous souveraineté allemande, pleinement et de façon non limitative. L'article 1^{er} de l'Accord y contenait à ce sujet une référence explicite¹⁴. Par conséquent, l'application de certaines normes ne put être réalisée, créant ainsi un terreau de conflits permanents.

¹⁴ “Das Gebiet le der Gemeinde Büsingen est Hochrhein, im foldenden „Büsingen“ genannt, bleibt de ausgeschlossen de Zollgebiet de deutschen de vom de das, le zur de Zugehörigkeit de politischen de der de unbeschadet télégraphié Bundesrepublik Deutschland le dem le schweizerischen Zollgebiet angeschlossen“ (1964 Accord Germano-Suisse).

Selon les termes de l'Accord, la liste des lois suisses (nationales et cantonales) légales et administratives à appliquer dans Büsingen incluait :

- la loi pénale relative aux questions douanières ;
- la loi sur l'agriculture (céréales, préservation de terres pour les récoltes, utilisation et fixation de prix pour les articles agricoles, le lait et ses dérivés, la volaille, des subventions agricoles) ;
- la loi sur la santé (drogues, conditions médicales d'employabilité, transit des personnes décédées).

Les taxes et les droits d'assises suisses sur les ventes de tabac et de bière sont prélevés dans l'enclave allemande. Ceci peut être facilement expliqué. Du fait de l'absence de douanes entre le continent allemand et Büsingen, ces taxes ne sont pas prélevées selon les taux allemands. Ne pas les prélever aurait été similaire à accorder des privilèges supérieurs aux habitants de l'enclave qu'à ceux des territoires suisses avoisinants. De plus, il y aurait eu une « faille » dans le système douanier, puisque des articles libres de droits pourraient entrer en Suisse, via Büsingen.

L'intégration de l'enclave dans le système douanier suisse a constitué une nouvelle étape d'émergence du modèle de Büsingen. Elle a constitué un excellent travail de suppression de l'instabilité et de l'incertitude permanente s'exerçant sur Büsingen et ses habitants au cours des dix-neuvième et vingtième siècles. Deux incertitudes demeurent. Premièrement, l'instabilité de conditions économiques de court terme nuit aux activités économiques majeures de long terme. Deuxièmement, un facteur psychologique puissant affecte la communauté. Il est donc tout naturel que les habitants de l'enclave n'aient pas cessé de solliciter l'Allemagne et la Suisse dans le but d'y apporter des solutions. Mais cela ne pourrait être atteint que dans un accord bilatéral entre Etats.

Le modèle de Büsingen a plutôt bien réussi. Peut-il être généralisé ? Le modèle consistait en l'exclusion de l'enclave du territoire douanier de l'Etat-continent et son insertion dans le territoire douanier de l'Etat-entourant, avec en complément l'application partielle des lois de ce dernier, nécessaires au fonctionnement efficace du système. La souveraineté reste du ressort de l'Etat-continent, tandis que certaines de ses composantes sont transférées à l'Etat-entourant. Il existe une condition préalable à l'application de ce modèle à d'autres cas : que deux Etats entretiennent de bonnes relations, basées sur la confiance. C'est le cas avec l'Allemagne et la Suisse.

L'expérience historique de la neutralité suisse et son désintéret de s'appropriier une enclave à la première occasion ont contribué sans aucun doute à rassurer l'Allemagne sur le fait que certains transferts de souveraineté ne conduiraient pas à une absorption rampante de Büsingen par la Suisse. S'il n'existe pas de relations durables de confiance entre deux Etats, l'Etat-continent a toujours une raison de craindre la dilution graduelle de son exclave dans l'Etat-entourant. En plus, l'Etat-continent doit être ouvert, en principe, à l'appréhension de la souveraineté comme concept multi-niveaux.

1.2.4. Hong Kong : une enclave côtière « modèle » ?

Tableau 1.4. La population de Hong Kong, 1841-1997, en milliers

1841	1851	1930	1945	1950
7	31 (1,5 non chinois)	879 (19,5 non chinois)	600	2 237
1960	1970	1980	1990	1997
3 075	3 959	5 063	5 687	6 500

Sources : www.geohive.com ; site web du Gouvernement de Hong Kong ; autres sources.

La croissance de la population reflète l'attractivité économique et politique de Hong Kong. Le plus grand afflux de migrants a eu lieu tout de suite après la Deuxième Guerre mondiale, faisant quadrupler la population en six ans. Cette vague comprenait plusieurs milliers de marchands et d'élites industrielles, originaires de Shanghai et fuyant le régime communiste. Il était alors crucial de transformer cette colonie depuis des « eaux stagnantes » en une base industrielle légère et stable.

La croissance du PIB était en moyenne forte : 5% l'an de 1989 à 1997. Le PIB par habitant de Hong Kong est passé de 50% du PIB britannique par tête dans les années 80 à plus de 85% en 1990. Il a dépassé celui de la Grande Bretagne en 1992 et est resté au-dessus depuis. Hong Kong avait aussi dépassé la Grande-Bretagne pour ce qui est de l'espérance de vie à la naissance. Après 1997, Hong Kong connu deux récessions. L'opinion générale des économistes ne met pas cependant cette récession sur des relations nouvellement rétablies avec la République populaire de Chine, mais plutôt sur la crise financière asiatique des années 1998 et sur la récession des années 2001-2002. Voici quelques faits pour illustrer le succès de Hong Kong, avant son transfert de souveraineté. Le revenu par personne y a dépassé 25 000 USD en 1995, classant

l'enclave parmi les dix premiers pays du monde, au niveau des leaders européens de l'Ouest. Il est devenu le sixième au monde pour les dépenses alimentaires des ménages. L'espérance de vie a atteint 81 ans pour les femmes et 75 ans pour les hommes ; la mortalité infantile était à un niveau très bas de 5‰ naissances. En 1995, Hong Kong, avec ses six millions d'habitants, était :

- le port le plus actif du monde, gérant davantage de containers que toute la Grande-Bretagne ;
- le port commercial parmi les huit plus importants du monde en valeur ; le total des imports / exports dépasse les 250 milliards USD, soit deux fois plus que son PID ;
- le onzième exportateur mondial de services ;
- la sixième plus grande bourse du monde ;
- l'emplacement parmi les plus chers au monde, dépassant 150 USD le mètre carré à l'année – ce qui reflète son attrait économique ;
- la destination touristique asiatique la plus attractive.

Le succès économique de Hong Kong a été réglé par un gouvernement colonial, petit mais efficace, administrant des habitants passifs mais reconnaissants de la liberté qui leur était donnée de gagner de l'argent. La Chine, elle aussi, avait laissé se développer Hong Kong ; ses dirigeants ayant trouvé des avantages économiques énormes dans la conversion du rocher stérile en une véritable mine d'or sous l'administration britannique (de Mesquita, Newman, Rabushka 1996 : 28). Depuis 1978, plus que 75% des IDE est parvenu en Chine de ou par Hong Kong. Cette dernière a joué un rôle vital de lien entre la RPC et le monde extérieur, en particulier dans sa première période de développement. Dans les années 60, les versements envoyés par des chinois de Hong Kong à leurs parents dans la RPC sont estimés à 500-600 millions USD, à comparer avec la valeur annuelle totale du commerce de 4 000 millions USD. La facture chinoise pour l'approvisionnement de Hong Kong en eau et nourriture lui a permis de gagner presque la moitié de ses revenus en monnaie forte, grâce à l'enclave (Yahuda 1996 : 23) qui incarnait la principale porte de la Chine sur le monde capitaliste : par exemple, le commerce de grains avec le Canada, l'Australie et l'Argentine pour suppléer à plusieurs pénuries de nourriture au cours du grand saut en avant de Hong Kong.

Il est possible d'identifier deux périodes dans l'histoire des relations économiques d'après-guerre entre Hong Kong et la Chine. La première période est celle où Hong Kong servait de portail commercial principal avec le monde à la Chine jusqu'aux années 1970. Au cours de cette période, la Chine a été un fournisseur fiable de denrées alimentaires et de matières brutes à Hong Kong, même pendant les périodes les plus dures de son histoire d'après-guerre. Les dirigeants de la RPC ont déclaré à de nombreuses occasions que les provisions pour Hong Kong étaient garanties, et ont tenu parole. A cette époque, la Chine souhaitait maintenir le statu quo, profitant de Hong Kong pour établir des contacts formels et informels avec les pays étrangers ainsi que Taiwan (Lao 1986 : 236). Lorsque la Chine a adopté une politique de portes ouvertes en 1978, ses relations économiques avec Hong Kong ont subi un changement radical. Bien que le commerce bilatéral ait augmenté rapidement en termes absolus (la valeur commerciale a cru à raison de 23% sur la période 1979-1984), il a baissé en termes relatifs ; la Chine ayant commencé à échanger activement avec d'autres pays. Restant un partenaire extrêmement important en matière commerciale, Hong Kong était devenu simultanément la principale porte d'accès aux investissements en Chine.

Qu'est-ce qui explique cette réussite extraordinaire ? Deux composantes clés :

1. La première composante n'a que peu à voir avec le caractère enclavé de la région. C'est une économie de laisser-faire qui a rendu Hong Kong prospère. Le libre-échange à Hong Kong ainsi que des impôts bas, combinés avec une stabilité économique, la primauté du droit, des finances raisonnables, un emplacement géographique excellent et un port en eau profonde ont servi de base au succès économique. Hong Kong a incarné le rêve américain – la possibilité pour n'importe qui de s'enrichir (de Mesquita, Newman, Rabushka 1996 : 26). L'Etat s'est tenu à la politique de « non-intervention positive », dans le meilleur esprit du dix-neuvième siècle de la théorie économique, et cela a donné un résultat admirable. Welsh caractérise l'économie libre-échangiste de laisser-faire des années 1960 comme « l'école de Hong Kong en sciences économiques » (1997 : 461).

Le miracle de Hong Kong des années 1950 à 1970 est aussi une histoire classique de défis/solutions. L'embargo commercial coréen contre la Chine dans les années 50 a entraîné la plus forte diminution des exportations de Hong Kong vers la Chine de toute son histoire. Ceci, combiné à un afflux massif d'immigrants légaux et illégaux (Cheng

1986 : 174) constituait une raison suffisante pour explorer de nouvelles spécialisations. Totalement dépourvue de ressources naturelles, le marché chinois étant fermé, Hong Kong n'avait pas d'autre option que de développer ses propres manufactures de biens élémentaires pour l'exportation à l'Ouest. C'est la combinaison d'une part, de sa fonction de transit/d'intermédiaire pour le commerce mondial de produits manufacturés de base avec d'autre part, une économie de libre-échange laisser-fairiste inspirée du 19^{ème} qui ont conduit au miracle.

2. La deuxième composante est, elle, essentiellement liée à la nature de l'enclave. Dans les années 50-70, Hong Kong était devenu le portail économique de la Chine, autrement plus proche avec le monde extérieur pour les échanges. Quand l'embargo fut levé, Hong Kong, en raison de son emplacement, de son statut et de sa population chinoise, redevint rapidement la fenêtre principale de la Chine sur le monde extérieur. Jusqu'alors, Hong Kong n'était ni plus ni moins qu'un entrepôt méridional pour la Chine. Même comme tel, il était éclipsé par Shanghai. Dans les années 1980-1990, Hong Kong a pris la place idéale pour les investissements majeurs et la localisation de centres financiers.

Pourquoi Hong Kong et Macao ont-ils été repris par la Chine, et pourquoi cela ne s'est-il pas fait plus tôt ? Il est essentiel de considérer la question à partir de notre cadre : le *triangle MES*. D'une manière générale, « l'existence de Hong Kong dépendait d'une série d'accords tacites entre la Grande Bretagne et la Chine, entre la Grande Bretagne et la population de Hong Kong, et entre la population de Hong Kong et la Chine. Le premier de ces accords, entre la Grande-Bretagne et la Chine, est le plus important étant donné que les deux autres en dépendaient » (Yahuda, 1996 : 44). Dans cette citation, nous pouvons voir une description nette du triangle MES de Hong Kong. Yahuda affirme que le vecteur M-S était crucial, c'est-à-dire que les relations entre la Grande Bretagne et la Chine ont déterminé le destin et le sort de Hong Kong tout au long de son existence.

Pour ce qui est de la relation M-E, Yahuda la caractérise comme une sorte de contrat social. La Grande Bretagne, ou plutôt l'administration britannique, s'efforçait de ne pas laisser entrer les communistes et de pourvoir à une économie libre et stable. En retour, il était attendu des chinois de Hong Kong qu'ils ne défient pas l'autorité du gouvernement (Yahuda, 1996 : 49).

Au commencement des négociations anglo-chinoises sur Hong Kong, la grande majorité de la population de l'enclave avait préféré rester sous administration britannique (85% en 1982 comparé aux 5% souhaitant un retour à la Chine, bien que cette minorité soit particulièrement voyante, surtout chez les étudiants). Ce rapport a changé de manière drastique en quelques années lorsque le projet d'accord fut prêt. Il n'y eut ni un référendum à Hong Kong auquel la Chine était strictement opposée, ni de corps représentatif élu démocratiquement à même de ratifier l'accord ; aussi l'opinion publique fut-elle consultée indirectement par une série de sondages et d'enquêtes d'opinion après la distribution massive du Livre Blanc de l'Accord. Les sondages montrèrent un large soutien au transfert de souveraineté : 79% étaient d'accord pour que la souveraineté revienne à la Chine, et 77% croyaient que l'accord était le meilleur possible compte tenu des circonstances (Gallois 1997 : 509, 516).

La question du futur de Hong Kong fut soulevée au début des années 80. Dans la période d'après-guerre, les gouvernements britanniques et portugais comprirent avec une certitude complète, que si la RPC avait souhaité obtenir les enclaves par la force militaire, elle y serait parvenue. Hormis les considérations militaires, Hong Kong dépendait de la Chine pour son alimentation et pour les provisions en eau, aussi bien que pour la surveillance efficace de la frontière afin d'éviter un déluge de réfugiés.

Le concept de « un pays, deux systèmes » a été créé pour Hong Kong, mais dans la perspective de Macao et de Taiwan. Ce facteur a tenu son rôle en assurant à la Grande Bretagne que la Chine respecterait le Régime Administratif Spécial de la Région (RAS) afin de garder la route ouverte pour une résolution potentiellement similaire de son problème avec Taiwan.

A aucun moment des négociations sino-britanniques la Chine n'a permis la participation de Hong Kong comme tierce partie. Toutes tentatives des Britanniques de donner la possibilité aux Hongkongais de représenter leur vision était immédiatement rejetée par les Chinois tel « l'inacceptable tabouret à trois pieds » (Yehuda, 1966 : 14).

La motivation ultime du transfert était l'unité nationale des deux enclaves avec l'Etat-entourant, c'est-à-dire avec la RPC. La part de la population chinoise s'élevait à

95% dans les deux enclaves. Initialement, au cours des premières décennies d'après-guerre, la population chinoise de Hong Kong a fait une légère allégeance à Hong Kong, se considérant toujours comme une région chinoise, rattachée à leur « maison » ancestrale. Cette situation a commencé à changer dans les années 1970 et 1980, lorsque les enfants de migrants ont grandi. Ils n'avaient d'autre maison que Hong Kong. Cette génération a formé la classe moyenne professionnelle à Hong Kong. Ceci, combiné avec d'une part, un niveau supérieur d'éducation amplement influencé par le programme britannique et d'autre part, avec l'augmentation des revenus, a engendré la formation d'une nouvelle identité, si ce n'est d'une nation, dite des « Hong Kongers ». De ce point de vue, le moment du transfert fut parfait tant pour la Chine que pour la Grande Bretagne. S'ils avaient laissé passer deux ou trois décennies de plus, une nouvelle et authentique nation aurait probablement émergé. Reconnaisant leurs racines, les habitants de Hong Kong ne se seraient pas identifiés avec les chinois de la RPC, ce qui aurait fait d'eux une véritable tierce partie dans le triangle MES. En réalité, rejeter la participation des Hongkongais comme un « tabouret à trois pieds » devint problématique dès la fin des années quatre-vingts et au début des années quatre-vingt-dix comme Hong Kong acquit un Conseil Législatif semi démocratique. L'accord fut suspendu et, finalement, un autre accord a dû être renégocié entre la Grande-Bretagne et la RPC en 1995. Les deux parties, même la Chine, reconnurent Hong Kong comme partie prenante du processus. Ceci est un signe précurseur de l'émergence de Hong Kong comme troisième sommet du triangle MES aux côtés de la Grande-Bretagne et de la Chine. Les négociations sino-britanniques conduites par-dessus les résidents de Hong Kong ont accéléré la cristallisation d'une nouvelle identité. Dans un sondage réalisé en 1982, plus de 60% des résidents de Hong Kong s'identifièrent comme « Chinois », et seulement un tiers s'appela « Hongkongais ». En 1988, moins d'un tiers s'identifia comme « Chinois » et près des deux tiers déclarèrent un fort sentiment d'appartenance à Hong Kong (Lau, Kuan 1988 : 178-87).

Un autre élément important qui rendit possible un transfert de souveraineté pacifique et relativement doux fut que la Grande Bretagne ne voulait pas, en réalité, vraiment garder Hong Kong¹⁵. Tôt dans l'histoire de cette colonie, les Britanniques auraient été

¹⁵ Malgré un sentiment certain d'affection et de responsabilité. Jeremy Hanley, le jeune Ministre du cabinet de John Major, déclara lors d'un débat sur Hong Kong à la Chambre des Communes le 14 novembre 1996, "J'aime Hong Kong. La chambre aime Hong Kong. Nous aimerons toujours Hong Kong et nous prendrons soin de ses intérêts"(cité dans Welsh 1997 : 560). Le caractère pathétique de la déclaration est amorti un peu par le fait que le débat eu lieu sept mois avant le transfert de Hong Kong.

ravis de l'échanger pour de l'argent ou pour tout autre territoire sur la côte qui serait plus adapté à une base commerciale. Plus tard, après la première guerre mondiale, beaucoup d'officiels expérimentés du Foreign Office voyaient Hong Kong comme une entrave aux bonnes relations avec la Chine, et faisaient pression pour que la colonie fût rendue à un gouvernement chinois (Welsh 1993 : 6). L'histoire s'est répétée à la fin de la seconde guerre mondiale.

Ainsi, le fait que la population de l'enclave soit chinoise (et, par-là, coïncidait avec la Chine et non avec Grande-Bretagne) était la raison première pour laquelle Hong Kong, de même que Macao et les autres enclaves, ont finalement été retransférées à la Chine. Plusieurs facteurs ont facilité le processus d'une transition tout en douceur, paisible et pacifique. Parmi eux, en premier, l'équilibre de pouvoir relatif et l'impossibilité de garder Hong Kong et Macao, contre la volonté de la RPC ; deuxièmement, la volonté chinoise de négocier une période transitoire de 50 ans ; et, troisièmement, le manque de volonté du Portugal et la Grande Bretagne de soutenir les restes de leurs empires coloniaux.

La variété de ces facteurs politiques explique pourquoi les enclaves autres que Hong Kong et Macao furent rendues à la Chine, soit dans les années 1930, juste après la seconde guerre mondiale. Kwantung et Qingdao revinrent à la Chine puisque le Japon était dans le camp des vaincus. Kwang-Chou-Wan a été désenclavée puisque la France se débarrassait de son empire colonial et était de toute manière trop faible pour le soutenir.

1.2.5. La Prusse orientale, exclave allemande (1920-1939), prédécesseur de Kaliningrad

Kaliningrad, exclave russe depuis 1991, avait la Prusse orientale, exclave allemande de 1920 à 1939, comme prédécesseur. Bien qu'appartenant à des Etats différents, et séparées par plus de 50 ans, les deux exclaves présentent un ensemble remarquable de similitudes dans le domaine du développement économique et des relations avec leur Etat-continent. L'exemple de la Prusse orientale démontre les désavantages hérités d'un statut d'exclave en faisant abstraction du pays auquel elle appartient, et de l'époque.

L'un des « 14 points » du président américain Woodrow Wilson faisait référence à un Etat polonais. Cet article favorisa la création d'un Etat polonais indépendant constitué de toutes les régions majoritairement peuplées de polonais. L'Etat devant être ainsi créé devait obtenir un accès à la mer Baltique. Le Traité de Versailles fut signé le 4 octobre 1919, et est entré en vigueur le 10 janvier 1920.

Graphique 1.6. La Prusse orientale et le Corridor polonais, 1920-1939.



Selon le Traité, la Prusse orientale fut réduite à 40 000 km² et 2,3 millions habitants. Le territoire constituant le couloir polonais avait une superficie de 16,000 km² et un million d'habitants. Le couloir avait de 30 à 90 km de large. Alors qu'il fournissait un accès à la Pologne, un accès à la mer Baltique, il était problématique pour la Prusse orientale. Le transit des biens et des personnes entre l'Etat-continent et l'exclave en était relativement gêné. Tout comme dans le cas de Berlin Ouest, les trains ne pouvaient être utilisés que pour le transit. Pour garantir leur usage exclusif pour le transit, les wagons étaient scellés par les autorités douanières. La Pologne était contrainte par le Traité de Versailles de fournir la possibilité de voyager par train de l'Allemagne vers la Prusse

orientale (de même que pour le télégraphe et la radio). Le Traité de Paris du 21 avril 1921 contenait des règles plus concrètes. La circulation des personnes et des biens était réalisée sur les chemins de fer polonais sans passeport ni contrôles douaniers. Toutefois, il n'y avait pas de telles règles pour le trafic routier. Les personnes qui choisissaient de voyager en voiture devaient être en possession d'un visa polonais. Les biens transportés en voiture étaient totalement soumis aux droits de douane (Gornig 1995 : 66). Le transit en voiture n'était possible que sur certaines routes de transit.

Le problème du corridor polonais fut soulevé par l'Allemagne nazie en 1938. L'une de leurs exigences était la construction d'une autoroute extraterritoriale allant de l'Allemagne à la Prusse orientale via le couloir. Le conflit au sujet de ce couloir fut utilisé comme une excuse pour attaquer la Pologne en 1939. Westerplatte, où les troupes allemandes débarquèrent le 1^{er} septembre, faisait partie du couloir en question¹⁶.

Le vote enthousiaste de la Prusse orientale en faveur du NSDAP en 1933 peut être expliqué par la profonde inquiétude quant à l'avenir du territoire. Séparé de l'Etat-continent par le couloir polonais à l'ouest, les prussiens avaient à l'est l'Union soviétique communiste pour voisin auquel ils ne faisaient pas confiance. En effet, ils avaient des raisons de s'inquiéter, et votèrent pour le parti d'Hitler espérant une meilleure. L'ironie du destin fait que ce qu'ils obtinrent au final dépassa le pire de leurs cauchemars. Les Prussiens orientaux perdirent leurs terres. Beaucoup de personnes périrent, et le reste devint des vagabonds cherchant un nouvel endroit où vivre.

Selon Boockmann (1992 : 403), il est difficile d'évaluer tant qualitativement que quantitativement les limites des restrictions et des difficultés liées au caractère enclavé de la Prusse orientale. D'une part, les archives historiques nous fournissent un flot de statistiques et de documentations présentant une image plutôt grise. D'autre part, il devint l'un des outils utilisés par la Prusse orientale pour inciter l'Etat-continent à accorder de plus grandes subventions pour son exclave. En plus des subventions, l'Allemagne a pris part à plusieurs autres actions destinées à compenser les désavantages de cette exclavité. Par exemple, les tarifs de fret de même que les tarifs postaux étaient réduits pour la Prusse orientale. Regardons les données comparatives

¹⁶ Il est assez intéressant de constater que les règlements du transit pour la Prusse orientale, établis par le Traité de Versailles, bien qu'étant sévères, étaient toutefois plus libéraux que ne le sont les règlements actuels du transit pour Kaliningrad.

fiables montrant l'Etat économique de la Prusse comparée aux autres régions allemandes.

Tableau 1.5. Revenus par tête dans les régions allemandes, en % de la moyenne allemande

Région	1913	1928	1936	1913/1936
L'Est au total :	101	102	102	+1
Berlin-Brandenburg	138	132	136	-2
Pommern	75	78	82	+7
Ostpreußen	64	69	73	+9
Posen/Westpreußen	62	71	66	+4
Schlesien	79	84	76	-3
Autres régions :				
Königreich Sachsen	117	120	108	-9
Westfalen	96	91	89	-7
<i>Schleswig-Holstein</i>	<i>100</i>	<i>98</i>	<i>101</i>	<i>+1</i>

Source : Petzina D. (Ed.) (1978) Sozialgeschichtliches Arbeitbuch 3 : 79. Cité par Boockmann (1992 : 404).

La Prusse orientale a toujours été l'une des provinces allemandes les moins développées. La situation est restée telle quelle tout au long de ses années d'exclavité. Les revenus personnels de ses résidents étaient de beaucoup inférieurs à ceux de la moyenne allemande, (de l'ordre de 64 à 73 %). Une seule région, la Prusse occidentale, était à un niveau comparable. Cet écart considérable indique que la Prusse orientale était une province distante, non seulement géographiquement, mais aussi économiquement. En même temps, on peut déduire de ce tableau que bien que le revenu de la Prusse orientale fut bien en deçà de la moyenne allemande, la situation n'empira pas pendant les deux décennies d'enclavité. Au contraire, la région afficha un taux d'amélioration relative supérieur aux autres régions d'Allemagne, progressant de 64 % en 1913 à 69 % en 1928, puis à 73 % en 1936.

Il y avait six facteurs externes importants, déterminant le développement économique d'Ostpreussen sur la période de 1919-1939 :

1. Les changements du contexte économique européen après la première guerre mondiale. La rupture des échanges et perte de la Russie, historiquement partenaire commercial le plus important pour la Prusse orientale.

2. Les pertes territoriales de l'Allemagne, et par-dessus tout, la perte de Westpreussen et de Posen, à l'origine de pertes de marché supplémentaires pour la Prusse orientale.

3. La séparation de l'Etat-continent par le couloir polonais.

4. Le programme d'assistance pour la Prusse orientale conduit par l'Etat-continent (*Ostpreussenprogramm*).

5. La crise économique mondiale de 1929-1933.

6. Le gouvernement du NSDAP depuis 1933.

Seuls deux de ces six facteurs, la séparation de l'Etat-continent et le programme d'assistance, sont liés à l'exclavité. Premièrement, la séparation de l'Etat allemand par le couloir polonais compliqua les interactions économiques avec le reste de l'Allemagne et augmenta les coûts de transport et de communication. Deuxièmement, le programme d'assistance lancé dès 1922 était dû, en partie, à la situation géographique d'enclavement d'Ostpreussen, et aussi au fait que la région était généralement en retard par rapport à la moyenne allemande.

Le Programme pour la Prusse orientale a débuté en 1922. Au cours de la décennie suivante, le programme eut pour objectif l'implantation d'industries et la promotion du commerce. Le problème principal était toutefois l'agriculture. Jusqu'à la première guerre mondiale, la Prusse orientale était une province essentiellement agraire bien que l'industrie s'y soit rapidement développée dans les décennies précédant 1914, et ceci étant dû au développement rapide des infrastructures de transport et au commerce est-ouest. La Prusse orientale était considérée comme le grenier à blé de l'Allemagne. L'Etat et l'efficacité de l'agriculture y étaient exemplaires (même après les dommages causés par la guerre, les colons Soviétiques venant à Königsberg/Kaliningrad à partir de 1945, furent fortement impressionnés par les systèmes de drainage sophistiqués et extrêmement performants). Cependant, le détachement de la province du continent, de même que la perte de ses principaux marchés (notamment Prusse occidentale) rendit l'agriculture régionale non compétitive.

Le poids économique de la Prusse orientale au sein du Reich allemand est resté modeste. En 1936, la valeur nette de la production atteignait 350,2 millions de Marks allemands, soit environ 1,2 % de la production totale nationale. L'économie de la Prusse orientale n'était pas tournée vers l'exportation. Le montant des exportations à la même époque s'élevait à quelques 16,9 millions de marks, soit 0,4 % des exportations totales allemandes. De plus, ces exportations insignifiantes étaient clairement dominées par une industrie unique du papier, de papier cartonné, de cellulose et de bois. Cette dernière a exporté pour 12,1 millions de marks, soit 71,9 % de ses exportations. Quelles étaient les raisons d'une orientation prédominante vers les marchés intérieurs allemands malgré des transits plus longs par la route ? Ces raisons étaient externes et internes. D'un côté, le protectionnisme montant dans l'économie mondiale des années 20 et 30 n'encourageait pas les exportations. De plus, l'ancien plus important partenaire commercial de la Prusse orientale, la Russie, connaissait une période d'autarcie commerciale et économique. En parallèle, Westpreussen et Posen, deux autres marchés anciennement importants, étaient devenus des territoires polonais, ce qui a naturellement causé une détérioration des régimes commerciaux. D'un autre côté, la politique économique de l'Etat, avec un programme d'assistance complet et des subventions, a promu les liens économiques avec l'Etat-continent. Des mesures telles que la réduction des tarifs de frets et postaux réduisirent l'impact négatif du détachement de l'exclave.

Pour conclure, il semble que l'exclavité de la Prusse orientale en 1919-1939 était un facteur important du développement économique juste après le changement de spécialisation économique. L'exclavité de la Prusse orientale, de concert avec l'environnement politique allemand et international, ont modelé l'économie de la province pendant les deux décennies d'entre les deux guerres.

1.3. Caractéristiques économiques des enclaves

1.3.1. Incapacité économique et régimes économiques spéciaux

Avant de décrire en détail les caractéristiques économiques vitales des enclaves – enclavité, exclavité, petite taille, vulnérabilité et d'autres encore – nous allons

brièvement présenter les hypothèses principales qui seront développées plus loin dans ce chapitre.

1. Incapacité économique générale.

Les enclaves sont, *ceteris paribus*, économiquement moins capables que les autres régions du même Etat. Cette capacité économique réduite est due à : (i) la taille insuffisante de l'économie locale, combinée avec (ii) l'insularité (enclavité) en rapport avec M et S (triangle MES). L'exception est la situation quand une enclave existe dans le cadre d'une intégration avancée entre son Etat-continent et les Etats-entourants. La qualification soutient que l'intégration doit être, en effet, très avancée, atteignant le niveau de l'UE. Il doit y avoir une libre circulation des personnes, des biens et des services, de la main-d'œuvre (permettant aux résidents de l'enclave de travailler dans S, et aux résidents de S de travailler dans l'enclave). L'expérience de Büsingen montre que le niveau d'intégration Allemagne-Suisse n'est pas suffisant ; des règles et des accords spéciaux au sujet de Büsingen ont été nécessaires afin de fournir un régime économique viable à l'enclave.

2. Forte vulnérabilité économique. La forte vulnérabilité économique des enclaves trouve sa source non seulement dans leur petite taille ou l'insularité, mais aussi dans les facteurs économiques et politiques spécifiques aux enclaves.

3. Existence d'un traitement préférentiel / d'un régime économique spécial. Les enclaves étant généralement incapables économiquement, c'est-à-dire, qu'elles ne peuvent pas concurrencer les autres régions du même Etat ou de l'Etat-entourant, un régime économique spécial doit être accordé par l'Etat-continent à son enclave pour que cette dernière puisse se développer économiquement. Deux approches peuvent être employées : a) l'approche compensatoire (compensation au titre de détachement du continent) et, b) l'approche libérale, c'est-à-dire la libéralisation vis-à-vis de l'Etat-entourant et du reste du monde.

Ces trois idées – l'incapacité économique générale, la vulnérabilité et le besoin d'un statut économique spécial – sont au cœur de notre investigation sur l'économie des enclaves.

1.3.2. Insularité, enclavité et exclavité

Pour débattre des économies des enclaves, il est naturel de rechercher des comparaisons ailleurs. Deux phénomènes viennent à l'esprit facilement, les petits Etats, et les économies insulaires. Le simple fait que les enclaves soient petites ne permet pas directement de les comparer avec les petits Etats. Alors que les petits Etats exercent leur souveraineté sur leur territoire, les enclaves et les exclaves constituent des régions non-souveraines et une partie de leurs Etats-continent respectifs. Une comparaison plus pratique, susceptible d'apporter des éléments utiles pour appréhender la nature des enclaves et des exclaves, serait celle des régions insulaires non-souveraines, c'est-à-dire les îles appartenant à un Etat donné. Les îles non-souveraines sont non contiguës à leur Etat-continent. Elles sont liées au continent, à sa législation et aux intérêts nationaux généraux dont les intérêts particuliers d'une enclave ne peuvent pas nécessairement coïncider s'il lui est impossible de mener facilement des politiques de franchise dans ses rapports avec le monde d'extérieur. En tant que telles, ces îles pourraient présenter des caractéristiques similaires aux enclaves.

Le problème commun des régions insulaires est qu'elles sont sous-développées en comparaison des régions de l'Etat-continent. La petite taille, la « périphéricité » et l'isolement sont cités comme trois facteurs principaux responsables du sous-développement des régions insulaires (Fustier, Burgarella-Mattei 1996 : 50 ; Crusol, Hein, Vellas 1988).

1. La taille réduite de la population humaine des économies insulaires a les conséquences suivantes :

- L'argument traditionnel soutient que la petite taille des économies régionales isolées s'explique par la taille insuffisante du marché local.
- La faible densité de population conduit à un niveau très bas d'urbanisation. C'est un facteur négatif important à la lumière de la théorie des économies des agglomérations.
- La population est insuffisante pour construire les infrastructures nécessaires, à même de permettre un niveau d'éducation supérieure, ainsi que la continuité de la formation du personnel requis (services aux entreprises, universités, bibliothèques etc.).

2. La « périphéricité », ou autrement, l'éloignement de la région insulaire, entraîne des coûts de transport plus élevés. Ceux-ci, en retour, ont pour résultat une augmentation du coût des inputs et des biens de consommation. Ainsi, les entreprises installées sur une île se trouvent handicapées en comparaison de leurs homologues sur le continent.

3. Fustier et le Burgarella-Mattei (1996) soutiennent que l'analyse mettant en avant les facteurs de petite taille et de *périphéricité* est incomplète. Ils y ajoutent la notion d'isolement. L'isolement est normalement inclus dans la notion de *périphéricité*. S'il est correct de dire que l'éloignement renforce l'isolement, en même temps, une région localisée centralement peut être isolée aussi. Ainsi, l'isolement peut être compris comme un facteur supplémentaire de sous-développement des îles. Les auteurs fournissent un modèle économétrique réunissant les variables de taille de population, de distance et du statut d'une île (c'est-à-dire tenant compte des deux facteurs précédents : petite taille et éloignement). Ils analysent 46 régions européennes, dont onze îles et huit petites régions dispersées sur les continents. Fustier et Burgarella-Mattei en arrivent à la conclusion que les régions insulaires affichent, au regard de la « norme européenne », un niveau de PIB plus bas que ne le prédit le modèle ; en même temps, les petites régions dispersées sur le continent affichent des niveaux plus élevés de PIB. Les auteurs soutiennent ainsi que l'isolement est un facteur supplémentaire explicatif du sous-développement des îles. On peut identifier deux facettes dans le caractère d'isolement des îles. Premièrement, cet isolement est traditionnellement compris comme un *isolement externe*, c'est-à-dire un isolement du continent. Deuxièmement, les économistes et les sociologues ont récemment amorcé des discussions sur *l'isolement interne*, dans le but de caractériser la composition et la structure économique et sociale interne d'une île.

Il serait inexact de réduire les conséquences négatives de l'isolement externe aux seules augmentations des coûts de transport. Il y a plusieurs composantes dans *l'isolement externe*. Premièrement, les coûts directs de transport. La méthode standard d'analyse consiste à comparer les tarifs du ferry avec celui du chemin de fer sur le continent. La différence constatée ne permet pas, cependant, de prendre en compte pleinement les coûts de l'éloignement puisqu'il existe d'autres coûts, moins visibles. Deuxièmement, le choix du mode de transport est limité. Les deux seuls modes

possibles pour les îles sont le transport maritime et l'aviation (et ce, pas dans tous les cas). Troisièmement, le transport maritime coûte en temps, ce qui a un impact sur la rentabilité. Quatrièmement, même des préférences tarifaires ne peuvent compenser les coûts engendrés par les ruptures d'approvisionnements, l'incertitude liée au choix limité des modes de transport, les manques possibles de provisions, les grèves de transport et la nécessité de maintenir des stocks de marchandises et de denrées plus importants sur une île.

L'isolement interne montre comment l'orientation d'une île vers l'extérieur (le continent) n'encourage pas de liens forts à l'intérieur. Une communication insuffisante à l'intérieur d'une île ne favorise pas l'innovation. Une part importante des ressources est affectée à l'établissement d'infrastructures connectant l'île au monde extérieur. Par exemple, les coûts du port commercial de Mahé aux Seychelles atteignent 30% de son PIB (Hein 1988).

Dans les études sur la région russe de Kaliningrad, la région est souvent définie comme une « île ». Cette métaphore n'est pas une coïncidence, des similarités existant entre les îles et les enclaves/exclaves. L'analyse de l'insularité peut-elle être transposée à celle des enclaves et des exclaves ? La notion d'étroitesse d'esprit peut-elle remplacer peut-être les notions d'enclavité et exclavité ? Il est vrai que les îles et les enclaves ont en commun la petite taille de leur territoire, la *périphéricité* et l'isolement comme facteurs négatifs significatifs influençant leur développement économique. En même temps, ces notions sont souvent de natures diverses. La *périphéricité* d'une île ne peut pas être identique à celle d'une enclave, tout comme l'isolement de l'île n'est pas identique à l'isolement de l'enclave, la mer (pour une île) et un Etat-entourant (pour une enclave) n'ayant pas les mêmes conséquences, qu'elles soient économiques ou politiques.

Tableau 1.6. Structure des coûts de l'isolement sur le commerce : comparaison entre îles et enclaves.

<i>Iles</i>	<i>Enclaves</i>
Coûts de transport plus élevés en comparaison de ceux supportés par des régions sur le continent (éloignement de l'île).	+ facteur supplémentaire : nécessité de traverser le territoire d'Etats étrangers. Coûts de fret supérieurs à cause de la distance, augmentés par les tarifs douaniers, coûts de transport, assurances plus élevées, démarches administratives etc.
Choix limité dans les modes de transport.	Malgré le fait que les enclaves sont localisées sur terre, il en est souvent de même pour les exclaves. Le chemin de fer peut être disponible pour tous types d'exclaves, à l'exception des exclaves en mer. Cependant, si la distance M-E est assez grande, le chemin de fer n'est plus économiquement justifié. De même pour les voitures.
Perte de temps	Oui. Dépendance des frontières (le chemin de fer et l'automobile) ; des distances plus longues pour le transport maritime.
Probabilité plus élevée de rupture des approvisionnements, niveau supérieur d'incertitude.	L'incertitude est généralement à un plus haut niveau dans les enclaves, car la majeure partie des flux de personnes et de biens a lieu sur terre. Elle augmente l'influence des relations bilatérales du continent avec le (ou les) Etat(s)-entourants. Contrairement aux îles, les enclaves sont vulnérables aux changements de politique de l'Etat-entourant (qu'une enclave ne peut aucunement influencer) et aux conflits de potentiels M-S. Une des conséquences politiques de cette vulnérabilité des enclaves est la nécessité d'investir dans divers modes de transport supplémentaires, alors qu'une île est normalement sûre de son trafic maritime.

Le phénomène *d'isolement interne* présente moins de pertinence pour les enclaves. La majorité d'entre elles, de grande ou de moyenne taille, est caractérisée par un niveau d'urbanisation et d'agglomération supérieurs. Beaucoup d'entre elles constituent des ville-régions ou des ville-ports.

Des coûts élevés de transport constituent un problème considérable pour le commerce des exclaves avec leurs continents respectifs. Le commerce interrégional avec les autres régions de l'Etat est perturbé par l'éloignement de l'exclave. Les coûts d'embarquement et de réception de produits finis, surtout des matières brutes et de produits semis finis, rendent les biens plus chers et économiquement non compétitifs. La région russe de Kaliningrad en fournit un exemple convaincant. Séparées des régions

centrales de Russie de 1000-1500 kilomètres, par trois frontières et deux pays (il faut passer soit par la Lituanie et la Biélorussie ou par la Lituanie et la Lettonie), les industries de Kaliningrad devaient intégrer le fait que leur modèle commercial et leurs sources classiques de matières premières étaient pour l'essentiels remises en cause par de nouvelles données comme la divisions territoriale et le prix du marché des services de transport.

Les barrières tarifaires représentent un facteur très influent sur l'économie de beaucoup d'enclaves. La tendance actuelle à l'estompement progressif des frontières dans le cadre, tout d'abord, de l'OMC, ensuite, des associations de libre-échange, et enfin, de l'Union européenne, peut avoir une signification particulière pour les enclaves. Comme effet des accords sur la diminution des barrières tarifaires ou la suppression des barrières non tarifaires dans le commerce international, les enclaves y trouvent souvent l'occasion d'élever considérablement leurs volumes d'échanges. Cela concerne non seulement le commerce international mais aussi le commerce qu'une enclave réalise avec les autres régions du même Etat. Ce dernier serait facilité du fait de la diminution des obstacles au transit de marchandises. De tels changements peuvent naturellement entraîner une réorientation des importations et des exportations, par exemple du commerce avec le continent vers le commerce avec les Etats-entourants, changeant ainsi la structure des relations économiques de la région et sa balance commerciale. En général, abaisser le niveau des barrières tarifaires, et supprimer les barrières non tarifaires influence positivement l'économie des enclaves. A titre d'exemple, on citera les plus petites enclaves de l'UE, dont l'activité économique s'est significativement simplifiée avec l'intégration européenne. L'Alaska, au sein de l'ALENA, pourrait fournir un autre exemple de conséquence positive. Cependant, un impact négatif est aussi possible.

1.3.3. La petite taille

Au préalable, la notion d'insularité, telle qu'utilisée pour les îles, ne reflète pas l'essence de la situation dans laquelle se trouvent les enclaves. Dans un sens, la notion d'insularité peut être proche de celle d'enclavité, bien qu'elles ne soient pas identiques dans leurs contenus. Cependant, elle ne comprend pas l'autre notion, l'enclavité. Il est essentiel qu'une enclave soit entourée d'un seul Etat-entourant ; en fait, c'est ce qui fait

d'elle une enclave. Bien qu'elle soit utile, la notion d'insularité n'est que peu satisfaisante pour refléter la complexité des enclaves et des exclaves. De ce fait, tout en analysant le cadre économique des enclaves, nous utiliserons la combinaison des notions d'enclavité et d'exclavité.

Un des faits fondamentaux est que les enclaves sont, en règle générale, petites. Bien que ne faisant pas partie des facteurs décisifs d'enclavité (ceux-ci étant l'enclavité et l'exclavité), c'est une caractéristique typique ayant un impact énorme sur le développement économique des enclaves. En règle générale, les enclaves représentent des territoires relativement petits et compacts, et faiblement habités. Les entreprises basées dans les enclaves doivent tenir compte du fait que la capacité des marchés intérieurs est insuffisante pour leur servir de base viable. Les marchés locaux ne constituent pas de base pour une production à grande échelle de biens et de services, notamment ceux destinés à l'industrie de pointe. Cette particularité des enclaves en tant que petits pays, associée à d'autres facteurs, peut avoir des conséquences très importantes sur leurs politiques économiques, en particulier à une aversion pour les politiques économiques de substitution aux importations et, réciproquement, à l'acceptation d'une préférence pour une orientation diversifiée des exportations.

La petite taille conditionne une spécialisation forte. Les enclaves à succès affichent une spécialisation relativement avancée et de pointe, par exemple, Hong Kong s'est spécialisée dans la finance, le commerce/transport et l'électronique ; Macao s'est spécialisée dans le jeu, le tourisme, le textile et l'électronique. Le PIB de Gibraltar est constitué à hauteur de 25-30% des trois activités économiques suivantes : transport maritime, banque et tourisme.

La petite taille de l'économie des enclaves et une gamme insuffisante de produits peuvent conduire à une asymétrie considérable entre la structure de la consommation et de la production domestiques. Les importations tiennent une part significative de la consommation intérieure. Les enclaves, du moins celles à succès, sont fortement intégrées dans l'économie mondiale. Elles sont grandement sensibilisées à toute source externe d'instabilité, comme par exemple aux réactions protectionnistes de leurs partenaires commerciaux principaux, ou aux chocs exogènes provenant de l'économie globale. L'impossibilité d'élargir considérablement la gamme de biens produits prive

ces territoires – non seulement les Etats souverains mais dans une certaine mesure aussi les exclaves non-souveraines – d’une occasion de se défendre contre une influence brusque et négative de tels facteurs externes.

Un autre problème est que les enclaves n’ont pas d’arrière-pays. Les provinces adjacentes de l’Etat-entourant ne peuvent être assimilées comme arrière-pays de l’enclave que pour des cas très rares. Bien plus souvent, les enclaves forment un arrière-pays désavantageux tant pour l’Etat-entourant que pour leurs continents.

La taille de l’enclave est aussi une variable importante en termes de capacité à supporter des infrastructures. Seules les plus grandes enclaves, avec une population de plusieurs milliers ou plus d’habitants (Kaliningrad, Hong Kong, Macao, Alaska), peuvent se doter d’infrastructures importantes telles qu’universités ou grands hôpitaux modernes. En même temps, les enclaves petites et de taille moyenne (avec une population de 1 000 à 100 000 personnes) ne sont généralement pas capables de faire pareil. Elles doivent compter, pour les infrastructures, sur la métropole et/ou sur l’Etat-entourant. Cette dernière option n’est pas toujours possible pour des raisons politiques. Ceuta, Melilla et Gibraltar doivent envoyer leur jeunesse étudier en Espagne et en Grande Bretagne respectivement. L’absence d’infrastructures éducatives ne fait pas seulement qu’augmenter les coûts du développement économique local, mais a aussi un impact négatif sur lui. Les micro-enclaves représentent un cas extrême du fait qu’elles sont souvent incapables de supporter par elles-mêmes une quelconque infrastructure. Pour elles, l’accès aux infrastructures sociales (écoles, hôpitaux) du continent ou de l’Etat-entourant, est vital.

Une petite taille peut entraîner des coûts disproportionnés pour s’équiper en infrastructures. Pour assurer son indépendance avec l’Espagne, Gibraltar du s’équiper avec ses propres centrales de dessalement lui permettant de se fournir en eau, et ses propres centrales électriques au fioul. Cet investissement très coûteux a entraîné une facture mensuelle des habitants de l’île très élevée pour ces services. De plus, Gibraltar a complété en 2005 la construction de l’Hôpital St. Bernard, équipé avec les derniers équipements médicaux afin d’assurer le plus haut niveau de soin médical en réponse aux besoins et demandes des habitants locaux aisés. Le côté sombre de l’histoire veut que le Gouvernement de Gibraltar se soit endetté pour réaliser ce projet. Ceci est

probablement la dépense la plus élevée par personne en matière de soins médicaux dans le monde, le coût de l'hôpital étant réparti sur moins de 30 000 habitants.

Bien que Gibraltar soit généralement connu comme paradis fiscal, il ne s'agit là que d'une face de la médaille. Les avantages fiscaux de Gibraltar peuvent s'appliquer aux compagnies dont les affaires se situent ailleurs dans le monde. Au contraire, les compagnies locales sont assujetties aux impôts dépassant de loin ceux appliqués, par exemple, en Grande Bretagne. Ceci est aussi justifié par les coûts élevés des services locaux.

1.3.4. La vulnérabilité

La vulnérabilité des enclaves est due à une multitude de facteurs. Les principaux d'entre eux sont : (i) la vulnérabilité de l'accès continent-exclave, (ii) la petite taille et (iii) une réaction typique excessive et une forte exposition aux chocs externes, économiques et politiques, en particulier dans la relation M-S.

Le problème de la communication entre le continent et l'exclave, traduit comme la question de l'accès ou du transit, est central dans le vecteur continent-exclave au sein du triangle MES, et est profondément enracinée dans la nature même de l'enclave qui, par le fait même de son caractère enclavé dans l'Etat-entourant ou de son détachement au continent, en fait ce qu'elle est : une enclave ou une exclave respectivement. La communication comprend trois composantes vitales : (i) la circulation des marchandises et des services ; (ii) la circulation des personnes et (iii) le mouvement des forces d'armée et de police, de même que celui des officiels de l'Etat.

Lorsqu'une enclave émerge, elle fait face au problème de sa communication avec le continent. Si un arrangement est trouvé entre le continent et l'Etat-entourant, le problème peut être résolu en douceur dès sa survenance. Lorsqu'une enclave émerge par contre dans un contexte d'agitation politique internationale, de tensions et de conflits militaires, le problème peut s'avérer très rapidement critique et il devient un choc supplémentaire, nuisant aux perspectives d'un retour à la stabilité économique et sociale. Pour donner juste un exemple, un des nombreux surnoms données à Berlin Ouest entre 1945 et 1990 était le « sismographe » (Hörning 1992 : viii). Ce surnom

exprimait clairement la vulnérabilité de Berlin Ouest et sa caractéristique à réagir aux moindres tensions dans la Guerre Froide.

Encadré 1 .1. Kaliningrad et la communication continent-exclave : la vulnérabilité de l'accès

L'observation de l'histoire de Kaliningrad montre l'héritage d'un lien de vulnérabilité entre les questions d'accès et de développement économique. De manière assez intéressante, la Prusse orientale, exclave allemande de 1920 jusqu'à 1939, et ce, malgré une situation politique totalement différente, avait éprouvé des difficultés et des obstacles économiques similaires.

Kaliningrad est passée d'un extrême à l'autre dès sa naissance comme exclave en 1991. La région s'est détachée du continent russe et fut géographiquement incluse dans l'Union européenne tout en relevant de la souveraineté russe. La situation de Kaliningrad la rend vulnérable. La région est exposée à deux chocs continus : les changements en politique russe et les relations UE-Russie.

Voyons les accords de transit, appliqués en 2003 pour permettre le transit des voyageurs depuis Kaliningrad vers la Russie. Ces accords ont conduit à mettre en place un régime particulier pour faciliter la traversée de la Lituanie par les voyageurs. Les accords de 2004 pour le transit de cargaisons, au contraire, n'ont pas conduit à la mise en place d'un régime légal spécifique instaurant sur le territoire lituanien une sorte de couloir pour les marchandises. Il en est essentiellement ressorti que le cas de Kaliningrad relève des règlements de circulation/transits généraux au sein de l'UE.

Avant le 1^{er} juillet 2003, la traversée via la Lituanie se faisait sans visa. De plus, il y avait un règlement spécial permettant aux habitants de Kaliningrad de visiter la Lituanie sans visa. Les autorités russes ont estimé qu'en 2001, les flux entre Kaliningrad et le reste de la Russie étaient de 960 000 déplacements en train, et 620 000 en voiture (à comparer avec les 950 000 habitants Kaliningrad). « L'Accord Commun sur le Transit entre la Région de Kaliningrad et le Reste de la Fédération russe » a été adoptée lors du 10^e Sommet entre l'UE et la Russie en novembre 2002 (UE et Russie, 2002). Dans ce document, les parties reconnaissent « la situation unique de la Région de Kaliningrad comme partie de la Fédération russe, mais séparée du reste de la Fédération par d'autres Etats ». Les parties ont décidé d'instaurer un ensemble complet de mesures destinées à faciliter le passage des frontières, et en particulier à créer un « Document Simplifié de Transit ». Les négociations trilatérales Russie-Lituanie-UE – nouvel événement contribuant au dialogue Europe-Russie – ont eu lieu dans la continuité des décisions prises lors de ce Sommet. Les négociations se sont achevées au printemps 2003, avec une série de mesures destinées à mettre en place certaines facilités de transit. Elles sont entrées en vigueur 1^{er} juillet 2003. Le *document de passage ferroviaire facilité* (DPFF) et le *document de passage facilité* (DPF) ont été introduits pour faciliter le transit de passager en train, autobus et voiture. Une personne doit posséder un FTD afin de traverser la Lituanie en voiture ou en autobus. Le DPF est octroyé pour un an par les consulats lituaniens en Russie. Il est gratuit pour tous les citoyens russes. Cependant, les procédures d'obtention d'un DPF sont similaires à celles requises pour un visa normal. Par contre, le DPFF est distribué aux personnes traversant la Lituanie en train vers la Russie. En achetant son billet, le voyageur doit présenter les mentions essentielles de son passeport qui sont alors transférées électroniquement aux autorités consulaires lituaniennes (cf. Vinokurov 2004c et 2006a pour les détails).

Après trois années d'existence, le DPFF fonctionne tout à fait correctement. Il n'entraîne, pour le passager, presque aucun délai supplémentaire dans les formalités. Après plusieurs

incidents au départ, le système fonctionne normalement. Il faut cependant passer un certain nombre d'heures dans les files d'attentes devant le consulat lituanien pour obtenir le visa lituanien ou un DPF. Par contre, le transit de cargaisons entre le continent et Kaliningrad reste problématique. Les négociations sur le transit, menées par les parties en 2003-2004, n'a pas aboutit à un régime simplifié. Les règlements standards de transit de l'UE sont appliqués après que la Lituanie a rejoint l'Union européenne en 2004, ce qui a entraîné des coûts élevés de transport entre le continent et l'exclave.

La question de l'accès est particulière aux enclaves ; elle ne se poserait pas pour une région continentale. Cette question est comprise comme : (i) une exclave est séparée (du continent) par une distance ; (ii) elle est séparée (du continent) par le territoire d'un (ou plusieurs) Etat(s) étranger(s). Alors que le premier facteur s'applique pour les îles, le second est particulier aux exclaves. La complexité du problème des accès continent-exclave est essentiellement due à l'accès de l'exclave au continent, c'est-à-dire aussi, à son détachement du continent et à son enclavement dans l'Etat-entourant. Cela en fait une exclave de plus en plus vulnérable, même à des changements mineurs de politique de l'Etat-entourant, mais aussi à l'Etat général des relations entre continent et Etats-entourants. Ceci illustre bien la vulnérabilité de Kaliningrad au regard de son détachement du continent et de son enclavement dans l'UE, tout comme sa dépendance vis-à-vis des négociations entre l'Union européenne et la Russie.

En dehors de la vulnérabilité relative à l'accès, les économies des enclaves sont extrêmement vulnérables à divers types de chocs externes. Cette vulnérabilité découle non seulement de leur petite taille, mais aussi principalement de leur caractère exclavé (détachement) et enclavé (« encastré » dans l'Etat-entourant). Passons en revue certains facteurs cruciaux aux enclaves :

- Habituellement, les enclaves sont petites. La petite taille de l'économie locale n'est pas à même de soutenir l'industrie. Si une industrie y est établie, elle doit chercher des marchés ailleurs. Cette petite taille de l'économie de l'enclave, la gamme limitée des biens produits mène à une asymétrie considérable entre les structures de consommation et de production intérieure. Les importations constituent une très grande part de la consommation. Compte tenu de ceci, ainsi que du haut degré de dépendance vis-à-vis des revenus commerciaux, nous pouvons affirmer que l'intégration est plutôt profonde dans l'économie mondiale. Ainsi, les enclaves d'exposent aux sources extérieures d'instabilité, c'est-à-dire aux mouvements protectionnistes des partenaires commerciaux principaux ou aux chocs exogènes.

- Un autre aspect relatif à la petite taille est qu'une enclave doit se spécialiser dans un très petit nombre d'industries ou de secteurs. Vu que les entreprises peuvent se relocaliser, la tâche d'une enclave est de veiller à l'enracinement les entreprises sur place. De ce fait, une enclave ne peut soutenir qu'un très petit nombre d'industries viables et compétitives. Par ailleurs, il se crée un cercle vicieux : la spécialisation élevée rend les entreprises encore plus vulnérables aux chocs et cycles économiques.

- Le caractère enclavé d'une enclave perturbe tant les exportations que les autres sorties de biens vers le continent. Du point de vue de la géographie économique, l'Etat-entourant pourrait constituer un marché de proximité commode. Cependant, les nombreuses tarifications et autres barrières non-tarifaires rendent les produits de l'enclave non concurrentiels face à ceux des producteurs de l'Etat-entourant qui protège son marché. De plus, la distance réelle ainsi que le coût de transit compliquent l'accès aux marchés potentiels de l'Etat-continent. Si une enclave ne possède pas un avantage compétitif unique, elle devient économiquement incapable dans la perspective de son isolement.

L'incapacité économique combinée à l'augmentation de la vulnérabilité explique pourquoi divers types de régimes économiques spéciaux sont si souvent instaurés dans les enclaves. Un régime économique spécial peut rendre une enclave économiquement viable là où ses biens naturels ne suffiraient pas pour survivre.

1.3.5. Agriculture, industrie et services : caractéristiques distinctives des enclaves

Quelle est le degré de liberté d'une enclave à choisir son type et sa structure de développement entre l'agriculture, l'industrie ou les services ? On observe une distinction claire entre les grandes et les petites enclaves sur cette question. Seules les plus grands enclaves et les exclaves sont susceptibles de développer des industries (Hong Kong, Macao, Kaliningrad, Alaska). Les plus petits se concentrent sur l'agriculture ou les services.

Les grandes enclaves, bien que rencontrant certaines restrictions du fait de leur taille, ont plus de souplesse en matière de développement économique. La terre, les ressources humaines et l'appui du continent étant plus facilement disponibles, les grandes enclaves ont une chance de développer l'industrie, tout comme l'ont fait Hong Kong et Macao. Malgré cela, même de grands ensembles d'enclaves ou d'exclaves rencontrent des obstacles importants au développement de leurs industries.

Dubrovnik, une grand exclave d'environ 100 000 habitants, a récemment prospéré grâce au tourisme. L'agriculture existe à Dubrovnik alors que l'industrie n'y est pas très

significative. Le transport fait partie des industries les plus développées dans le comté. L'aéroport de Dubrovnik et les ports de Ploče et de Dubrovnik sont particulièrement significatifs à cet égard. Comptant la plus belle ville de l'Adriatique, avec la ville fortifiée médiévale de Dubrovnik en son cœur, le Comté de Dubrovnik-Neretva abonde d'opportunités pour le développement du tourisme à l'avenir. Il y a déjà environ 78 000 lits dans le comté. En même temps, l'agriculture et le commerce sont également présents dans l'économie locale. L'agriculture compte 81 342 ha de terres, sur lesquelles sont cultivés des agrumes, des pêches, des nectarines, des pommes, des prunes et des raisins.

Quinze ans après son indépendance de l'Azerbaïdjan, le Nakhitchevan lutte toujours pour surmonter la crise provoquée par l'éclatement de l'Union soviétique. Il vit de l'agriculture et de l'industrie agroalimentaire (transformation des produits alimentaires). L'isolement du Nakhitchevan et son détachement de l'Azerbaïdjan créent des blocages au développement industriel, ainsi qu'une relation triangulaire M-S tendue.

Kaliningrad a subi une crise structurelle profonde dans les années 90, alors que le rendement de son industrie en 1998 n'atteignait que 32% de celui de 1990. La crise avait été surmontée avec l'aide de sa zone spéciale économique, ayant permis aux compagnies implantées sur place d'être concurrentielles sur les marchés russes. Cependant, cette solution a rendu Kaliningrad grandement dépendante de plusieurs industries continentales (électronique grand public, transformation alimentaire) qui, à leur tour, devinrent dépendantes du régime ZES. Ainsi, le développement industriel demeure problématique, extrêmement vulnérable et fortement dépendant de la politique économique fédérale.

Le développement industriel ne saurait être une simple option pour les micros et petites enclaves. Il faut remarquer que les micros et petites enclaves à succès ont prospéré en développant des services basés sur les particularités du statut même de l'enclave. Celles qui n'y sont pas parvenues vivent de l'agriculture. Cependant, l'agriculture devient juste une option de subsistance, rendant impossible toute véritable prospérité.

Le tourisme est le vecteur économique principal de plusieurs enclaves de l'ouest en Europe et en Amérique du nord, en particulier pour les enclaves dites *vraies enclaves*.

Ce ne saurait être une règle générale pour autant. Un certain nombre d'avantages et d'inconvénients, spécifiques aux enclaves, pourraient faciliter ou rendre pratiquement impossible tout développement touristique. C'est ici que peuvent être relevées certaines généralités sur l'origine des visiteurs, les durées du séjour etc.

La situation politique des enclaves, unique, peut constituer un atout dans la valorisation des cartes touristiques. Les achats frontaliers sont assurément un « grand client » pour beaucoup d'enclaves. La diversité des systèmes fiscaux nationaux, les structures de taxes à l'importation et les spécialisations économiques aussi bien que les fluctuations des cours de change des devises, créent des opportunités multiples susceptibles d'être exploitées aux frontières. Les enclaves sont bien plus attrayantes puisqu'elles sont situées à grande proximité de la population de l'Etat-entourant. Même au sein de l'UE, où il n'y a aucune variation intérieure de taxes à l'importation ; des différences de prix existent par exemple, du fait de taux de TVA variables sur les biens. En outre, la réglementation des achats étant variable, diverses opportunités se présentent. Les Néerlandais sont passionnés de Baarle Hertog, afin d'y passer leur dimanche, ce qu'ils ne font jamais dans leurs propres villes et villages. Les achats frontaliers sont également une attraction importante à Point Roberts, où les Canadiens profitent des prix inférieurs sur l'essence et l'épicerie. En outre, Point Roberts est une destination célèbre de loisirs pour les résidents de la région de Vancouver. La majorité des visiteurs de Point Roberts est naturellement Canadienne.

Le tourisme et les services absorbent 90 % de la main-d'œuvre à Campione (Catudal 1979 : 74; Timothy, 1996 : 106), essentiellement des visiteurs suisses. Jungholz a développé une industrie du ski en hiver pour les touristes ainsi qu'un réseau important de location de vélos et de VTT pour les randonnées en montagnes l'été. Les visiteurs hollandais comptent entre 60 et 80 % des 50 000 touristes mensuels à Baarle. Llivia bénéficie du tourisme aussi. Elle attire un grand nombre de touristes (relativement à sa petite population de 1 200 habitants) grâce à ses magasins, sa station thermale, ses monuments historiques, une accessibilité facilitée à 15 stations de ski dans les Pyrénées, situées dans un rayon de 45 kilomètres (alors même qu'aucune n'est située dans l'enclave) et son célèbre festival musical de Llivia. Des micros ou semi-enclaves telles Kleines Walsertal, Os de Civis, Samnaun et Val d'Aran sont devenues des destinations touristes populaires très prisées. Kleines Walsertal a tout particulièrement réussi dans

cette voie, le nombre de nuits d'hôtel locales approchant 1,7 millions par an. En outre, Temburong, une exclave du Brunei, comptant un grand territoire mais seulement 9 000 habitants, fait ses premiers pas dans le développement de l'écotourisme. Le district de Temburong est séparé du reste du Brunei par un territoire Malaysien (Etat de Sarawak). Temburong n'est pas, cependant, entièrement coupé du fait d'un accès commode par la mer. Temburong, en dépit de sa taille respectable (1 306 km²), n'a que 9 000 habitants et quasiment aucune économie. Ce territoire vit de l'écotourisme, de l'agriculture et des subventions de l'Etat en provenance de la partie occidentale du pays, riche en pétrole.

En conclusion, le détachement territorial n'interdit pas le développement rapide du tourisme à Dubrovnik. En revanche, le détachement et la double périphéricité de Kaliningrad empêchent le développement futur du tourisme dans la région. La comparaison entre Dubrovnik et Kaliningrad est instructive car elle démontre que l'ouverture des douanes et l'assouplissement de leurs régimes sont essentiels pour le développement du tourisme.

1.3.6. La double périphéricité

La notion de double périphéricité n'est pas étrangère aux enclaves. Par exemple, elle est largement appliquée à Kaliningrad. A part sa périphéricité au continent Russie (1 000 km de distance à la région centrale économiquement développée), Kaliningrad est aussi localisée à la périphérie de l'Union européenne. Les voisins immédiats de la région sont particulièrement sous-développés et souffrent de problèmes économiques aigus. Le Voevodship de Warmińsko-Mazurskie en Pologne, auquel Kaliningrad est frontalier par le sud, est la région la moins développée de Pologne avec un chômage dépassant les 20 %. En plus, les secteurs industriels développés en Lituanie (concentrés à Vilnius et Kaunas) sont éloignés de la frontière de Kaliningrad d'où la « double périphérie » (Joenniemi, Dewar, Fairlie 2000) ou « chevauchement de périphérie » (Emerson *et al.* 2001 : 31-32) entre la Russie et l'UE. Les enclaves sont typiquement localisées dans des espaces éloignés des centres industriels et commerciaux. La double périphéricité est une conséquence naturelle d'un emplacement géographique de l'enclave, relatif à la géographie économique du continent et de l'Etat-entourant.

Analysons le cas de St. Pierre et Miquelon, îles françaises localisées dans les eaux territoriales canadiennes, à travers leurs efforts de se développer dans le tourisme. Royle (1993 : 171) soutient que les îles de la côte Atlantiques du Canada sont doublement périphériques pour deux raisons. En premier, les îles sont périphériques par rapport au continent français. Les régions avoisinantes de l'Etat-entourant, le Canada, sont elles-mêmes périphériques, souffrent de problèmes économiques multiples et dépendent financièrement du gouvernement fédéral pour leur survie. Deuxièmement, les îles sont périphériques par rapport au continent français. La superficie totale des îles est de 242 km², un domicile pour quelques 7 000 personnes. Le poisson y est la seule ressource naturelle. Cette zone a attiré les premiers colons et a soutenu la population pendant près de 300 ans. A l'heure actuelle, la pêche ne peut pas satisfaire à elle seule à une qualité de vie élevée, comparable au continent et à l'Etat-entourant. L'agriculture est limitée du fait d'un climat rude. Avec un PIB par tête d'à peu près 6 000 dollars, St. Pierre et Miquelon sont complètement à la traîne derrière la France et le Canada, et comptent fortement sur les subventions du gouvernement français (à peu près 60 million USD par an). Le tourisme fut considéré comme une option économiquement viable : ainsi, entre 10 000 et 15 000 touristes arrivent dans les îles chaque année. La plupart des touristes (80-83%) sont Canadiens, suivis par les habitants des États-Unis (15-17%) et la France (moins de 5%). La plupart des visiteurs restent un ou deux jours seulement. L'attraction principale de St Pierre et Miquelon est sa culture française et son héritage local. Les Canadiens et les Américains viennent pour ressentir un climat français à portée de main. Pendant l'année scolaire, Saint-Pierre est une destination importante pour les étudiants canadiens s'immergeant dans la culture et la langue françaises (non pas le québécois, mais le français). Enfin, et ce n'est pas le moins, le commerce transfrontalier commercial est un grand bien, les touristes s'y rendant pour acheter du vin et les parfums français. Nature – randonnées pédestres ou à cheval, pêche, chevaux sauvages – constituent d'autres attractions. Dans les années 1920-1930, ces îles étaient un repaire clandestin permettant de s'approvisionner en alcool européen pendant la prohibition aux États-Unis. On dit qu'Al Capone en personne y passait du temps à suivre de près ses opérations (Timothy 2001 : 66-67).

Malgré les efforts continus des autorités publiques et d'affaires locales, les îles ne sont pas spécialement devenues exemplaires dans la branche touristique. Pourquoi ? La raison en est les coûts relatifs à leur petite taille, la périphéricité et l'isolement en

masquant les atouts. L'obstacle principal est très exactement la double périphéricité des îles. Dans les faits, il est *meilleur marché*, pour la majorité des canadiens et des français, de voler vers Paris plutôt que vers St. Pierre, bien que cette dernière soit située juste à proximité. Le Français du continent préfère visiter les territoires français, tropicaux et plus chauds. Comme le remarque une personnalité officielle locale, « Pourquoi les Parisiens voudraient-ils visiter Saint-Pierre et Miquelon quand ils peuvent visiter les tropiques tout en restant en France ? » (Timothy 2001 : 68). La double périphéricité fait du tourisme une option encombrante.

1.4. L'ouverture : condition du développement économique de l'enclave

1.4.1. Corrélation entre régimes économiques des enclaves et bien-être

Le tableau suivant présente les résultats comparatifs, relatifs à deux questions : à savoir lorsque i) le succès économique dépend de l'ouverture et ii) le succès dépend des orientations économiques.

Tableau 1.7. Régime économique d'une enclave (enclaves contemporaines et cas historiques choisis ; S – Etat-entourant, M – Etat-continent)

Type	Enclave	Orientation économique				Importance de l'ouverture générale		Revenu nominal par tête	
		S	M	Autre	Auto suffisance	Ouverture économique (régulations spéciales, faibles barrières)	Plutôt fermé (pas de préférences fortes barrières)	Relatif de S	Relatif de M
2-1	<i>Complexe Baarle enclave</i>	+	+			+		=	=
2-1	Barak				+		+	<	<
2-1	Bashkend		+		+		+		
2-1	Büdingen-am-Hochrhein	+				+		=	=
2-1	Campione	+				+		=	>
2-1	Chisamula et îles Likoma								
2-1	<i>Cooch Behar</i>	+	+ ¹⁷		+		+	<	<
2-1, 2-2	Dhekelia (2, one type 2-2), Ormidhia, &								

¹⁷ Dahagram-Angarpota.

	Xylotymbou								
2-1	Dzhangail		+		+		+	<	<
2-1	Ile Martin Garcia								
2-1	Jungholz	+				+		=	=
2-1	Kairagach		+		+		+		
2-1	Kalacha		+		+		+		
2-1	Llivia	+				+		=	>
2-1	Madha								
2-1	Nagorno-Karabakh								
2-1	Nahwa								
2-1	Sankovo-Medvezhye								
2-1	Sarvaksoi		+		+		+		
2-1	Sastavci								
2-1	Shakhimardan		+		+		+		
2-1	Sokh		+		+		+		
2-1	Vorukh		+		+		+		
2-1	Enclaves Vennbahn (5)					+		=	=
2-1f	St. Pierre et Miquelon	+	+				+	<	<
2-1f	Verenahof	+				+			
2-1f	West Berlin		+				+	>	<
2-2	Alaska					+		=	=
2-2	Ceuta		+			+		>	<
2-2	Dubki								
2-2	Erenköy/Kokkina								
2-2	Gibraltar			+		+		>	<
2-2	Melilla		+			+		>	<
2-2	Musandam Peninsula								
2-2	Oeussi-Ambeno				+		+	<	<
2-2	Autres enclaves espagnoles au Maroc (6)								
2-2	Temburong au Brunei								
2-2/2-3	Base territoriale Britannique souveraine à Chypre (2)								
2-2f	Hong Kong			+		+		>	>
2-2f	Macao (Aomen) en 1998			+		+		>	>
2-2f	Zone du Canal de Panama		+	+					
2-3	Cabinda		+				+		
2-3	Dubrovnik					+			

2-3	Kaliningrad		+			+		<	=
2-3	Nakhichevan		+				+	<	<
2-3	Strovia								
2-3f	Pakistan Est						+	<	<
2-3f	Prusse		+				+	>	<
2-4	Kleines Walsertal					+		=	=
2-4	Livigno	+				+		=	=
2-4	Northwest Angle		+			+		=	=
2-4	Point Roberts	+				+		=	=
2-4	Os de Civis					+		=	=

La première approche en ligne présentant l'économie régionale sert à comparer une enclave avec le continent. Les résultats dessinent un sombre tableau.

Tableau 1.8. Revenus par tête en termes nominaux dans l'enclave en comparaison avec la moyenne continentale (M – Etat-continent)

	Revenu nominal par tête supérieur à M	Revenu nominal par tête égal à M	Revenu nominal par tête inférieur à M
Nombre d'enclaves	4	11	12
dont :			
Economiquement ouvertes (disposant de préférences particulières et/ou faibles barrières douanières)	4	11	4
<i>Economiquement fermées (aucun régime spécial, fortes barrières)</i>	0	0	8

Seules 4 des 27 enclaves de l'échantillon ont ou ont eu un revenu par tête supérieur à la moyenne de l'Etat-continent. Il s'agit des enclaves européennes de Livia et de Campione, et des cas historiques de Hong Kong et de Macao. Dans les deux cas, il serait exact de parler d'un niveau de revenu légèrement supérieur (par exemple, les revenus de Campione sont comparables à la plupart des régions prospères d'Italie, et situés dans la partie septentrionale du pays). En même temps, onze enclaves (40,7 %) disposent de revenus par tête à peu près comparables à la moyenne du continent. Douze enclaves (44.4 %) ont un niveau inférieur à celui de leurs continents respectifs. Il en résulte que les cas d'enclaves ayant un meilleur niveau de vie que le continent sont plutôt des exceptions.

Les régimes dits ouverts et fermés économiquement sont principalement compris comme ouverts au monde extérieur en général, et sur l'Etat-entourant en particulier ; essentiellement en termes de circulation des personnes, des biens et des services. La corrélation entre le revenu par tête et la présence/absence de régime de franchise économique est claire. *Toutes les enclaves avec des revenus plus hauts ou égaux à la moyenne du continent bénéficient toujours d'un régime de franchise économique pour leurs échanges avec le monde extérieur.* En même temps, la majorité des enclaves avec des revenus inférieurs à la moyenne du continent est fermée au monde extérieur. Dans quatre cas où l'enclave est plus pauvre que son continent, malgré une ouverture relative de son économie (Ceuta, Melilla, Gibraltar, St. Pierre et Miquelon), le régime économique libéral soutient les niveaux de revenus même les plus bas.

Adoptons maintenant un angle différent, et observons les revenus par tête en comparaison de l'Etat-continent et de l'Etat-entourant. Un développement économique réussi peut être défini en comparant les revenus par tête de l'enclave avec ceux du continent et des Etats-entourants ; en d'autres termes, nous regardons la qualité de vie relative à l'Etat-continent (M) et l'Etat-entourant (S). Cinq groupes sont sélectionnés. Le premier, avec des revenus supérieurs aux deux. Le second, avec des revenus supérieurs à l'un des deux, et égal à l'autre. Le troisième, avec des revenus égaux aux deux. Le quatrième, avec des revenus par tête entre les deux. Le cinquième, avec des revenus inférieurs aux deux, c'est-à-dire, des échecs économiques.

Tableau 1.9. Revenus relatifs à M et S (S – Etat-entourant, M – Etat-continent).

Groupes classés par succès ou échec économique relatif	<i>Enclaves (27 les plus grandes)</i>				
	Vraies enclaves (2-1)	Enclaves côtières (2-2)	Simplex exclaves (2-3)	Pene-enclaves (2-4)	Total échantillon
> à M et à S	0	2	0	0	2
> à M ou à S, et = à S ou à M	2	0	0	0	2
= et à M et à S	4	1	0	5	10
Groupe intermédiaire (entre M et S)	1	3	2	0	6
<i>Echec économique</i>	4	1	2	0	7

L'histoire n'a connu que deux cas d'enclaves ayant battu M et S sur le plan du revenu par tête : Hong Kong et Macao. Même alors, pour être juste et exact, ce ne fut

vrai que pour les dernières décennies de leur existence (1980-90) ; car avant, les deux enclaves de la côte chinoise se situaient à des niveaux inférieurs à leurs continents respectifs. Deux autres enclaves, Livia et Campione, appartiennent à un deuxième groupe : leurs revenus par tête sont comparables au plus riche Etat-entourant, alors qu'ils dépassent de peu le revenu moyen de l'Etat-continent. Le plus grand groupe comprend des enclaves coïncidant avec M et S (la pleine égalité économique existe dans le triangle MES). Six enclaves tombent dans le groupe intermédiaire et la catégorie « échec économique ». Le ratio $M > E > S$ est le plus fréquent dans le groupe intermédiaire (par exemple Gibraltar, Ceuta, Melilla, Berlin ouest, Prusse orientale). Kaliningrad est ici une exception, son niveau de revenu étant comparable au continent alors qu'il est inférieur à celui des Etats-entourants (ratio $M = E < S$). Au final, 7 enclaves de l'échantillon, soit 25%, sont des cas d'échecs économiques, leurs revenus par tête étant inférieurs tant à M qu'à S au regard des différences existant entre les deux.

Une enclave peut orienter son développement économique vers le continent, vers l'Etat-entourant (cas les plus communs) et vers le reste du monde. Elle peut aussi avoir tendance à être indépendante ou combiner plusieurs vecteurs de choix d'orientation. L'autosuffisance est une conséquence de l'isolement, d'un régime économique fermé et du sous-développement économique (alors qu'une économie rurale sous-développée est la conséquence de l'isolement et de la petite taille). La situation est caractéristique des enclaves de la Vallée de Fergana. Les Etats asiatiques centraux ayant commencé à s'affirmer en tant qu'Etats émergents, l'impact négatif sur l'enclave est devenu évident. Les liens commerciaux en vigueur furent aussitôt rompus, tandis que les enclaves se retrouvaient forcées d'adopter une économie davantage autosuffisante. Un niveau de vie inférieur était la conséquence immédiate de l'isolement imposé.

Les enclaves réussissant leur développement sont celles dont la démarche consiste à développer plusieurs orientations stratégiques, évitant ainsi la concentration commerciale et la seule dépendance économique avec le continent. Le dynamisme des économies ainsi que leur croissance semblent être conditionnés par le libéralisme et l'ouverture des régimes économiques. Les orientations économiques diversifiées avec l'Etat-entourant et le reste du monde apparaissent comme des conséquences naturelles de l'ouverture économique. Pour le dire autrement, bien que la prospérité de l'enclave soit de toute évidence dépendante des échanges entretenus avec l'Etat-entourant et le

reste du monde, le succès économique d'une enclave ne dépendra pas tant de l'orientation économique retenue que du bénéfice dont elle tirera des franchises économiques et douanières avec le monde extérieur.

1.4.2. « Effacement » de l'enclavité dans un contexte d'intégration

Lorsque la question de l'accès fut abordée, nous avons mentionné que le corridor est une solution d'un intérêt moindre que celle d'une intégration suffisamment prononcée entre l'Etat-continent et l'Etat-entourant, à même de fournir une circulation facilitée des personnes et des marchandises entre le continent et l'exclave. En d'autres termes, une profonde et complète intégration entre le continent et l'Etat-entourant peut entièrement supprimer le problème de la traversée entre l'exclave et le continent. Au vu de ce facteur, le plus important semble bien le niveau d'intégration atteint entre l'Etat-entourant et le continent. Lorsqu'ils sont suffisamment intégrés (circulation des marchandises, des personnes) la communication entre le continent et ses exclaves ne constitue pas un problème grave.

En fait, la *traversée* n'est pas le seul problème pouvant être résolu substantiellement par l'intégration M-S. L'intégration M-S peut résoudre beaucoup d'autres problèmes relatifs au couple enclavité/exclavité. L'intégration échoue si ne sont pas éliminées deux contraintes : i) le potentiel de conflit spécifique aux enclaves et basé sur des intérêts contradictoires, et ii) le fait que l'enclave constitue un point de tension dans les relations bilatérales. Une intégration économique profonde peut fortement diminuer les problèmes économiques d'une enclave.

Les meilleurs exemples d'une intégration M-S positive sont les petites enclaves de l'Union européenne : Baarle, Llívia et Jungholz. Cependant, il n'est pas nécessaire pour le continent et l'Etat-entourant d'atteindre le niveau d'intégration de l'Union européenne. Campione et Büsingen bénéficient de l'intégration entre l'UE et la Suisse, basée sur des accords sectoriels, et bien que l'intégration UE-Suisse soit limitée. En Amérique du nord, l'Alaska, ainsi que les petites pene-enclaves à la frontière entre les USA et le Canada, bénéficient de relations historiquement proches entre le continent et le Canada (absence de visa, etc.) La création de l'ALENA en 1992 a eu encore plus d'effets positifs sur les flux de marchandises, y compris le transit.

L'expérience tirée de ces enclaves montre qu'une intégration très avancée, telle qu'existant au sein de l'UE, n'est pas vraiment nécessaire. Il existe des éléments essentiels et importants en matière d'intégration politique et économique, et dont l'existence est cruciale pour les enclaves. Il suffit que l'Etat-entourant et le continent disposent :

1. d'un régime de visa simplifié, rendant possible la circulation des personnes ;
2. d'un certain degré de libre-échange pour les marchandises, et de préférence aussi pour les flux de services et de capitaux ;
3. de la libre circulation de la main-d'œuvre.

Ces trois facteurs devraient être complétés par des relations amicales entre Etats, ce qui est généralement le cas pour les Etats ayant atteint ce niveau d'intégration.

Bien que la réalisation de ces trois conditions conduise à un régime plus souple et plus avantageux, il suffit que l'une d'elles soit réalisée pour voir émerger partiellement des progrès bénéfiques au sein de l'enclave, surpassant de loin l'impact positif découlant de l'intégration aux autres régions du même continent. Les enclaves sont délimitées par les frontières. Dans ce contexte, la frontière ne signifie pas un phénomène physique mais plutôt des obstacles à la communication et aux flux des personnes, des marchandises, des services et à l'accès à la capitale. Lorsque les frontières deviennent plus perméables, l'aspect enclavité / exclavité disparaît, puisque l'enclave est maintenant moins enclavée / moins exclavée. C'est ce que nous appelons l'« effacement » de l'enclavité par l'intégration entre le continent et l'Etat-entourant. L'intégration M-S peut mener à un désenclavement partiel de facto par la relativisation des frontières.

Dans le cas de Kaliningrad, les questions de transit des personnes et des marchandises se posent de la même façon car que les relations entre la Russie et l'UE (ou ses membres : la Pologne et la Lituanie) n'ont réalisé aucune de ces conditions. En imaginant que ces conditions soient un jour atteintes, lorsqu'elles le seront, le problème de l'enclavité de Kaliningrad s'en trouvera grandement réduit.

1.4.3. Supériorité de l'approche libérale dans la politique continentale des enclaves

Il est normal pour une exclave d'être liée au continent non seulement politiquement mais aussi économiquement. Ceci appelle à une communication efficace entre le deux, soit par un couloir ou par un accord. Robinson remarque que plusieurs enclaves ayant suivi une autre ligne de développement furent économiquement assimilées à leurs voisins (1959 : 291-2). Cela peut signifier l'inclusion de l'exclave dans le territoire douanier de l'Etat-entourant tout comme l'utilisation de la monnaie du voisin. Les impôts directs continuent à être réglés au continent tandis que les taxes indirectes sont prélevées par l'Etat-entourant. Kleines Walsertal et Jungholz sont soumises à une convention du dix-neuvième siècle, accordant le contrôle des douanes et de la monnaie à l'Allemagne (convention rendue grandement obsolète par l'intégration européenne, notamment avec le Marché Unique en 1992 et l'introduction de l'euro en 2002). La liste des options existantes de régimes économiques d'enclaves n'est cependant pas épuisée car étant lié au continent ou étant assimilé par l'Etat-entourant. Aucune de ces options n'est nécessairement supérieure aux autres.

Il existe quatre possibilités fondamentales :

- Fortifier les liens économiques M-E comme un moyen pour relier une enclave à son continent, et assurer des niveaux de développement économique comparables.
- Adopter une intégration M-S, comme option d'envergure permettant d'« effacer » l'enclavité et résoudre la plupart des problèmes spécifiques aux enclaves.
 - Insertion économique de l'enclave dans l'Etat-entourant.
 - Ouverture économique de l'enclave sur le reste du monde.

Le renforcement des liens économiques avec le continent apparaît comme une option naturelle, susceptible d'être justifiée principalement par le raisonnement politique. En assurant la communication M-E et en promouvant les liens économiques M-E, l'enclave devient de plus en plus dépendante du continent pour sa survie économique. Donc, l'enclave est fermement rattachée au continent, et toute tentative de séparatisme est tuée dans l'œuf.

Une autre possibilité est l'intégration M-S, telle qu'observable dans plusieurs enclaves de l'Union européenne. En l'absence d'une intégration M-S, deux options pourraient se présenter : i) insertion économique de l'enclave dans l'Etat-entourant (sans le transfert de souveraineté) ou ii) ouverture économique sur le monde en général.

Au niveau de la politique continentale de l'enclave, ces options se sont concrétisées sur deux choix. Premièrement, fortifier les liens économiques avec le continent ou libéraliser l'enclave et l'ouvrir au monde extérieur ? Deuxièmement, si le continent choisit la politique d'ouverture économique, il doit choisir entre tenir compte de l'intégration dans l'Etat-entourant ou libéraliser l'enclave et l'ouvrir sur le monde extérieur sans préférences explicites pour l'Etat-entourant. Les trois tableaux ci-dessous dressent un rapide aperçu général de mesures spéciales et de régimes économiques appliqués à diverses enclaves.

Tableau 1.10. Exclusion du territoire douanier continental (CT) / insertion dans le CT de l'Etat-entourant.

Enclave	Mesure
Büdingen	Exclu du CT allemand (1835), inclus dans le CT suisse (1967).
Ceuta et Melilla	Les deux enclaves sont exclues du CT espagnol et de l'UE.
Jungholz	Exclu du CT autrichien, plus tard inclus dans le CT allemand (1968)
Kleines Walsertal	Exclu du CT autrichien (1891), plus tard inclus dans CT allemand.
Ancien :	
Jestetten	Inclus dans le CT allemand (1936)
Samnaun	Exclu du territoire suisse de douanes (1892).

Tableau 1.11. Régime monétaire

Enclave	Régime
Büdingen-sur-Hochrhein	Euros (monnaie de S) et Francs suisses (monnaie de M)
Campione	Francs suisses (monnaie de S) : monnaie officielle ; Euros acceptés
Gibraltar	Livre de Gibraltar de pair avec la Livre britannique
Jungholz	DM (monnaie de S) avant introduction de l'Euro
Kleines Walsertal	DM (monnaie de S) avant introduction de l'Euro
Ancien :	
Hong Kong	Dollar Hong Kong (HK).
Macao	Pataca - séparé de l'Escudo et indexé au Dollar HK en 1977.

Tableau 1.12. Régime économique spécial, encouragements et assistance économiques

Enclave	Mesure
Cabinda	10% de revenus du pétrole sont réinvestis dans la région.
Ceuta et Melilla	Fortes subventions de l'UE et de l'Espagne ¹⁸ . Faibles taxes et primes salariales par rapport au continent. Aucune TVA. Secteur public très important comme moyen de soutien à l'économie locale.
Gibraltar	Régime offshore. Aucune TVA.
Kaliningrad	Régime de zone économique spéciale ; Federal Task Program (investissement fédéral dans les infrastructures de transport et d'énergie).
Livigno	Exclu de la zone européenne soumise à TVA.
St Pierre et Miquelon	Parité de pouvoir d'achat, 48,3 millions USD, complétée par les subventions annuelles françaises d'environ 60 millions USD (2003)
Ancien :	
Prusse orientale	Tarifs réduits pour le transit des cargaisons et la poste ; Ostpreussenprogramm : subventions et assistance directe pour le développement de l'industrie et du commerce
Hong Kong	Régime économique propre, différent de celui du continent. Economie du laisser-faire dans la période d'après-guerre.
Macao	Régime économique propre, différent du continent
Berlin d'ouest	Subventions fédérales pour le transit, exonérations pour le soutien à l'industrie, régime fiscal spécial, prêts aux entreprises et autres formes de promotion économique, subventions directes et autres préférences

Encadré 1.2. Campione

Nombre d'enclaves fonctionnent en offrant un régime offshore ou encore les avantages d'un paradis fiscal. Campione, une petite enclave italienne en Suisse, est l'une d'elles. Bien que faisant partie de l'Italie, elle ne perçoit pas de revenus propres ou de taxes municipales. Campione n'est soumise à aucun accord liant la Suisse aux États-Unis et le Canada pour ce qui est de l'impôt sur le revenu. Les habitants de Campione ne paient pas en totalité l'impôt italien sur le revenu. Basé sur une assiette spéciale dans la loi italienne, les premiers 200 000 CHF de revenus sont convertis en Euros, monnaie officielle en Italie, à un cours spécial. Le revenu imposable est alors mécaniquement inférieur, il en résulte un taux d'imposition plus bas. Outre cette concession spéciale pour les habitants de Campione, le reste des lois italiennes, et les taux d'imposition généraux, sont appliqués normalement.

¹⁸ Par exemple, chaque enclave s'est vue attribuer € 117 millions pour la période 2000-2006, pour les projets de développement régional, une somme importante en comparaison du faible nombre de sa population (approximativement 76 000 hab. pour Ceuta et 70 000 pour Melilla).

Encadré 1.3. A la recherche de solutions pour Oecussi-Ambeno

Oecussi-Ambeno est une enclave côtière reposant à 50 km à l'ouest de son continent, le Timor oriental. Elle est apparue sur la scène internationale lorsque le Timor a obtenu son indépendance de l'Indonésie en 1999.

Vu sa géographie, les analystes estiment que les perspectives économiques à long terme de l'enclave sont liées à l'ouest du Timor indonésien. Que faire donc de cette enclave isolée ? Le UNTAET (*UN Transitional Administration in East Timor*) a permis d'atteindre de petits progrès vers la durabilité à long terme pour l'enclave. La communication avec le continent du Timor oriental demeure toujours un problème empêchant sérieusement le développement économique. Cependant, certaines initiatives et réflexions se penchent sur l'avenir et la politique future de Oecussi. En juin 2000, l'International District Administration a proposé qu'Oecussi bénéficie d'une ZES. Ceci a conduit à un régime frontière adouci avec l'Indonésie, à une réduction de taxes et de taux ainsi qu'à un code du travail unique. La ZES est bien située pour exploiter le marché de 1,2 millions de consommateurs dans l'ouest du Timor indonésien (Bano, Rees 2002).

La majorité des enclaves au monde ne possède pas de régime économique spécial. Les régimes économiques de telles enclaves ne diffèrent pas du régime économique standard appliqué aux autres régions et aux entités administratives de l'Etat-continent, avec une exception pour l'arrangement spécial de la traversée qui peut être rencontré parfois pour assurer l'efficacité des communications M-E. Néanmoins, la majorité des enclaves « à succès » (ainsi que celles à succès modéré, c'est-à-dire, celles réalisant un PNB par tête proche du niveau moyen du continent) possède un régime économique spécial qui les ouvre économiquement et les oriente vers l'extérieur. Comme il a été signalé précédemment, la corrélation est claire entre : i) le revenu par personne et ii) la présence/absence d'un régime de franchise économique, vu que toutes les enclaves affichant un revenu par tête égal ou supérieur à la moyenne continentale bénéficient toujours d'un régime de franchise économique pour leur ouverture au monde extérieur. En parallèle, la majorité des enclaves ayant un revenu inférieur à la moyenne du continent est fermée au monde d'extérieur.

Généralement, les régimes économiques spéciaux ou d'intégration économique avec l'Etat-entourant ou encore ceux faisant d'une enclave la partie organique d'une économie globale, sont nécessaires à la viabilité économique d'une enclave. Ceci se vérifie fortement pour tous les types d'enclaves, y compris les enclaves dites vraies, côtières ainsi que les pene-enclaves, de même que pour les exclaves de n'importe quelle taille. L'incapacité économique des enclaves, combinée à l'accroissement de leur vulnérabilité, explique pourquoi les régimes économiques spéciaux y sont aussi souvent instaurés. Un régime économique spécial peut rendre une enclave viable au cas où ses

biens naturels ne suffiraient pas pour survivre. Deux approches peuvent être retenues. L'approche de la compensation est retenue lorsqu'un régime spécial est introduit pour compenser le détachement du continent. Comme alternative, le continent peut choisir de libéraliser l'enclave sur l'Etat-entourant et sur le reste du monde, adoucissant l'isolement de l'enclave.

1. Approche compensatoire.

L'approche compensatoire d'une politique économique continentale à l'égard de son enclave est inférieure à celle de sa libéralisation. Néanmoins, elle est souvent retenue car alimentée par diverses raisons politiques et la mauvaise volonté de libéraliser l'enclave. L'approche compensatoire est évidente pour Kaliningrad. L'approche compensatoire est évidente à Ceuta et Melilla aussi. Les politiques compensatoires sont coûteuses pour le budget du continent mais n'atteignent que partiellement leurs buts ultimes – à savoir un niveau de développement économique et de revenus personnels comparables au continent. Malgré toutes les mesures possibles de soutien, le pouvoir d'achat des habitants de l'enclave reste inférieur à celui des habitants du continent. Un des éléments typiques importants dans l'approche compensatoire est l'existence d'un important secteur public, financé par le continent. Il sert de mesure indirecte de soutien économique. C'est le cas pour, par exemple, Ceuta, Melilla, Gibraltar, et Berlin Ouest.

2. Approche par la libéralisation.

Deux politiques de libéralisation peuvent être appliquées : i) une enclave peut être intégrée économiquement à l'Etat-entourant ; ii) la poursuite d'une politique de franchise économique sur l'extérieur.

2a. Intégration à l'Etat-entourant

Intégrer économiquement une enclave dans l'Etat-entourant tout en l'excluant de la zone douanière continentale et, bien que non systématiquement, l'insérer dans la zone douanière de l'Etat-entourant : telle est la méthode utilisée dans plusieurs cas en Europe de l'ouest (voir le tableau ci-dessus). Régulièrement, l'insertion dans la zone douanière de l'Etat-entourant s'accompagne du changement de régime monétaire : l'enclave adopte légalement la monnaie de l'Etat-entourant (voir la Tableau ci-dessous). Ici, les petites et pene-enclaves européennes ont montré leur capacité avancée sur la question de l'intégration économique dans l'Etat-entourant. Nous décrivons les détails et les implications de ces procédures dans l'étude de cas à venir sur Büsingen, et que nous

appelons le « modèle d'intégration de Busingen ». Brièvement, il consiste en l'inclusion d'une enclave dans le territoire douanier de l'Etat-entourant avec l'application partielle de sa législation, complétée par le régime de libre circulation des personnes. L'inclusion économique d'une enclave dans l'Etat-entourant ne fonctionne a priori seulement qu'avec les petites enclaves. Ce n'est pas facilement transposable aux enclaves de taille moyenne. En plus, de telles inclusions sont seulement possibles si les relations S-M sont marquées par la confiance.

2b. Ouverture économique générale sur l'extérieur

Alors que la première politique est plus facilement applicable aux micros et aux petites enclaves verrouillées dans l'Etat-entourant, la deuxième politique convient aux plus grandes enclaves et aux exclaves côtières. Tout comme le « modèle de Busingen » est exemplaire pour la première politique, le « modèle de Hong Kong » l'est pour la politique de franchise économique générale. Dans ce modèle, une enclave est orientée vers l'extérieur. Elle est dotée d'une autonomie économique élargie lui permettant de déterminer sa politique économique et de réagir aux changements d'environnement externe, avec un haut degré d'indépendance vis-à-vis de l'Etat-continent.

Dans une optique économique (coûts supérieurs du commerce conventionnels / non conventionnels avec le continent), les enclaves sont limitées dans la poursuite de l'ouverture sur l'extérieur. En fait, c'est la seule option économiquement valable pour une enclave, en l'absence de règlements spéciaux soutenant explicitement sa liaison économique avec son continent (de telles politiques économiques ne résultent pas de la logique économique, elles sont plutôt déterminées par des considérations autres).

Les enclaves, tout comme les petits Etats, ne peuvent atteindre des niveaux élevés de développement économique et d'économies d'échelle sans accepter leur intégration dans la division internationale du travail. L'orientation vers les exportations est la seule politique viable à long terme, alternative à une politique paternaliste coûteuse d'assistance économique, et faisant des enclaves une entité à la charge du continent. La localisation géographique d'une enclave, son détachement du continent et sa proximité des marchés étrangers, en particulier des marchés de l'Etat-entourant, impose une orientation économique vers l'extérieur. Cette ouverture stabilise le développement économique de l'enclave sur le long terme. D'un côté, cette ouverture augmente la

vulnérabilité de l'enclave aux chocs extérieurs. Cependant, dans l'ensemble, cette vulnérabilité, spécifique aux enclaves, diminue car, d'abord, une enclave devient moins dépendante du continent pour son marché et l'assistance économique, ensuite, les problèmes de communication continent-enclave et la traversée par l'Etat-entourant cessent d'être problématiques pour sa survie ; enfin, dans l'ensemble, une enclave saisit l'occasion d'une croissance économique dynamique.

La théorie économique ne fournit pas de réponse définitive quant aux effets de l'intégration sur les régions frontalières. Elle permet simplement d'apporter des conclusions vagues sur les effets spatiaux de cette intégration. Dans des circonstances spécifiques, les régions frontalières peuvent bénéficier, perdre ou ne pas être affectées par l'intégration (Niebuhr, Stiller 2002). Notre conclusion est cependant différente. L'intégration économique – que ce soit avec l'Etat-entourant ou sur une base non-discriminante – a des effets positifs significatifs sur les enclaves. Ceci peut être expliqué par la notion d'enclavité. Bien qu'étant située en périphérie, une région frontalière typique est néanmoins bien rattachée aux autres régions du même Etat. Elle peut bénéficier des économies d'échelle du marché intérieur. Une enclave, au contraire, fait face aux problèmes de détachement, d'isolement, de coûts de transport plus élevés et de cette vulnérabilité spécifique, causée par le détachement du continent et l'inclusion dans le territoire de l'Etat-entourant. L'intégration dans l'une ou l'autre de ces formes entraîne pour l'enclavité ou l'exclavité le phénomène d'« effacement, supprimant ou adoucissant au moins les problèmes de développement économique spécifiques aux enclaves.

Pour résumer :

1. L'ouverture économique est une condition nécessaire pour le développement économique dans les enclaves. Deux politiques de la libéralisation peuvent être appliquées. La première consiste à intégrer économiquement l'enclave dans l'Etat-entourant. Cette politique convient plutôt aux petites enclaves territorialement verrouillées, mais nécessitant l'instauration d'une confiance préalable dans les relations M-S. La seconde consiste en une politique de franchise économique pour ouvrir l'enclave au monde extérieur. Cette politique convient aux plus grandes enclaves ainsi qu'aux grandes exclaves.

2. La spécialisation dans l'exportation, justifiée par la petite taille et un faible éloignement du continent, est avantageuse à long terme. Elle diminue en fait la vulnérabilité spécifique aux enclaves.

3. Une spécialisation relativement réduite. La petite taille impose la nécessité d'une spécialisation forte. Les enclaves réussissant du point de vue économique sont caractérisées par une spécialisation relativement forte et avancée. En parallèle, le danger existe d'une spécialisation trop étroite, rendant l'enclave vulnérable aux chocs extérieurs. Des enclaves telles que Hong Kong, Macao et Gibraltar montrent combien la recette optimale se trouve dans deux ou trois secteurs comme piliers économiques.

Notre analogie préférée dans le monde animal est celle du hérisson. Une enclave a besoin d'être omnivore : alors que les liens économiques avec le continent sont naturels et importants, une enclave doit éviter l'orientation économique vers ce seul continent. Quand un hérisson traverse une route (« frontières » entre les différentes parties de la forêt où le hérisson cherche sa nourriture), il a besoin de faire bien attention pour ne pas finir écrasé car sa défense naturelle ne lui suffirait pas pour faire face au continent ou à l'Etat-entourant.

1.5. La théorie des enclaves et Kaliningrad

Au commencement des recherches sur les enclaves et les exclaves, nous avons formulé des questions essentielles au sujet de la région de Kaliningrad. Pour rappel :

- Quelle est la relation entre les coûts d'une enclave et la proximité du marché européen ?
- A quelles conditions les atouts positifs d'une enclave peuvent-ils dépasser ses coûts (atouts négatifs) ? Que peut utiliser Kaliningrad à son profit ?
- Est-ce possible dans le contexte des relations des relations entre l'UE et la Russie ? L'Etat réel de relations rend-il ceci possible ? Ou faut-il attendre davantage de développement entre les relations / l'intégration UE-Russie ?

Commençons par noter que Kaliningrad compte, à divers degrés, la plupart des dispositifs économiques caractéristiques aux enclaves. D'abord, elle est petite. Bien que Kaliningrad ne soit pas une micro-enclave, sa taille ne constitue pas un avantage en

termes de marché intérieur, à même de fournir une base suffisante de consommation domestique et de production. En même temps, sa taille permet à l'industrie de s'y développer. Ensuite, l'exclave est extrêmement vulnérable aux chocs extérieurs, dus aux phénomènes d'enclavité et d'exclavité (Vinokurov 2005a). Enfin, Kaliningrad est exposée au danger de la double périphéricité, au regard de la Russie et de l'Union européenne.

Quelle est la relation entre les coûts de l'enclave et sa proximité du marché européen ? D'une façon générale, l'enclavité / l'exclavité constitue un inconvénient plutôt qu'un avantage pour le développement économique. Comme nous l'avons montré ci-dessus, la majeure partie des enclaves ne suit pas son continent en termes de revenus par tête. Seules quatre enclaves sur vingt-sept de l'échantillon atteignent ou ont atteint des revenus par tête supérieurs à la moyenne continentale.

Nous concluons que, de façon générale, l'enclavité / l'exclavité sont un facteur négatif de développement économique. Des conditions spéciales et des mesures spécifiques sont nécessaires pour permettre aux avantages potentiels de proximité de prévaloir.

A quelles conditions les aspects positifs peuvent-ils compenser le poids excessif des coûts résultant de l'enclavité ? Quelles mesures Kaliningrad peut-elle appliquer ? La libéralisation économique et politique d'une enclave vis-à-vis du continent et de l'Etat environnant sont la condition préalable à l'accomplissement de la stabilité politique et de la prospérité économique. La libéralisation est un cas normal dans les relations avec le continent, car l'enclave représente une partie complète de l'Etat. Ainsi, lorsque nous parlons de l'ouverture du vecteur E-M, nous essayons de mesurer la plupart du temps l'étendue de la libre circulation des personnes, des marchandises, des services, du capital et des mains d'œuvres. Les questions du transit sont ramenées au premier plan. En dépit de la proximité géographique, il est beaucoup plus difficile d'obtenir cette libéralisation dans les relations avec l'Etat-entourant. Ici, ce sont les questions de régime sans visa, d'échanges facilités de marchandises et de services ainsi que de régimes douaniers dont il est question au premier plan.

Les enclaves réussissant leur développement sont celles dont la démarche consiste à développer plusieurs orientations stratégiques, évitant ainsi la concentration commerciale et la seule dépendance économique avec le continent. Le dynamisme des économies ainsi que leur croissance semblent être conditionnés par le libéralisme et l'ouverture des régimes économiques. Les orientations d'économies diversifiées avec l'Etat-entourant et le reste du monde apparaissent comme des conséquences naturelles de l'ouverture économique.

L'ouverture et la libéralisation de Kaliningrad peuvent être atteintes de plusieurs façons qualitativement différentes. La différence réside soit, premièrement, en l'intégration économique de Kaliningrad dans l'EU ou, en second lieu, de l'avancement du cadre d'intégration économique UE-Russie, soit troisièmement, par l'adoption d'un régime économique spécial spécifique à la législation nationale russe. Théoriquement, une enclave peut être économiquement intégrée à l'Etat-entourant par l'exclusion de son territoire douanier du continent et, bien que pas toujours, par son intégration dans le territoire douanier de l'Etat-entourant. Le « modèle de Büsingen » est le meilleur exemple de cette approche. Cependant, nous avons souligné que cette approche n'était pas applicable à de plus grandes enclaves du fait de la variété des scénarii politiques et économiques. Bien qu'elles puissent représenter une solution simple pour les micros et, parfois, petites enclaves, Kaliningrad est tout simplement trop grande et trop important pour que la Russie et l'EU adoptent cette voie.

Il est logique de penser que, tout comme les facteurs spécifiques aux enclaves contribuent à plus de risques politiques et de vulnérabilité économique, l'« effacement » de l'enclavité pourrait la rendre moins vulnérable aux chocs exogènes. Elle peut être atteinte en atteignant un niveau d'intégration entre la métropole et l'Etat-entourant suffisant pour fournir un passage aisé des personnes et des marchandises entre le continent et l'exclave. En d'autres termes, une intégration profonde et complète entre le continent et l'Etat environnant peut enlever le problème du passage depuis l'exclave vers le continent.

L'Etat actuel des relations entre l'UE et la Russie permet-il d'atteindre un niveau d'intégration suffisant pour que l'enclavité de Kaliningrad ne se referme pas sur elle, et que les avantages de sa proximité avec l'UE soient valorisés ? Bien que la Russie et

l'UE aient formulé l'idée de l'Espace Economique Commun (EEC) en 2001 ainsi qu'une feuille de route à ce sujet jusqu'en 2005, le mouvement vers un niveau d'intégration économique suffisant dépend toutefois du long terme, et doit être mesuré plus en décennies qu'en années. Au stade actuel, l'Etat des relations UE-Russie pèse fortement sur la performance économique de Kaliningrad, les aspects négatifs de l'enclavité étant renforcés par des facteurs politiques (par exemple, introduction des régimes de visa par la Pologne et la Lituanie en 2003 ; question du transit par la Lituanie) ou économiques (par exemple, barrières non-tarifaires sur les marchés vers l'UE). Cependant, le développement futur des relations UE-Russie, dans ses lignes actuelles, porte en soi un potentiel substantiellement positif pour l'enclave de Kaliningrad à long terme.

Vu que l'intégration économique au sein de l'UE n'est pas à l'ordre du jour, et que la construction du EEC UE-Russie n'est envisageable qu'à long terme, la solution d'un régime économique spécial, conçu par la Russie, et présent dans sa législation nationale semble centrale. L'argumentation en faveur d'une Zone Economique Spéciale à Kaliningrad, créée dans les années 90, fut une réponse à la première option stratégique. L'idée était alors de compenser son détachement régional, les transits plus longs et plus coûteux, ainsi que la démilitarisation totale des années 90 au cours desquelles le nombre de personnels militaires postés dans la région fut réduit de 100 000 à 25-30 000 en quelques années. La crise économique russe des années 90 a eu des conséquences graves pour Kaliningrad. Vers la fin de 1999, la production industrielle a chuté de 2/3 au regard de 1990, et les anciens modes de production et de commerce ont montré leurs limites. Au cours de la période 1999-2005, l'économie s'est cependant développée à une vitesse impressionnante. Les nouvelles spécialisations commerciales et productives ont évolué avec le temps. Une grande partie du développement économique de la région put être attribué à l'existence de sa Zone Economique Spéciale, formant l'épine dorsale de l'économie régionale. Le régime de la ZES a encouragé les industries de transformation des importations visant le marché intérieur russe. Plusieurs nouvelles industries ont émergé, comme par exemple la transformation agroalimentaire, les chaînes de montage d'appareils électroménagers ou l'électronique grand public et les meubles. Tous visent le marché russe. La structure du marché de l'industrie de meubles est typique: seuls 7% de la production sont vendus dans la région et 10 % sont exportés alors que 83% transitent vers le continent. Le régime ZES, fonctionnant grâce aux dépenses du budget fédéral et aux concurrents d'autres régions russes, est devenu essentiel pour l'économie

régionale. Kaliningrad a suivi la tendance économique de toute la Russie à partir de 1990. Quand l'économie russe régressait, il en était de même de l'économie régionale. Lorsque la croissance démarrait en 1999, Kaliningrad a suivi. Il y a pourtant une remarque importante : l'économie de Kaliningrad réagit bien plus aux chocs extérieurs que ne le fait la Russie dans son ensemble. Le développement économique de Kaliningrad dépend directement des facteurs externes et du régime de ZES sur lequel sa croissance fut basée. La politique compensatoire de la ZES a permis une certaine renaissance de l'économie régionale mal en point mais la croissance repose sur les avantages de la base précaire des avantages de la ZES, qui ne sauraient être soutenus à long terme.

L'approche compensatoire est inférieure à l'approche de libéralisation. Les enclaves, tout comme les petits Etats, ne peuvent atteindre des niveaux élevés de développement économique et d'économies d'échelle sans accepter leur intégration dans la division internationale du travail. La localisation géographique d'une enclave, son détachement du continent et sa proximité des marchés étrangers, en particulier des marchés de l'Etat-entourant, imposent une orientation économique vers l'extérieur. Dans l'ensemble, une comparaison avec d'autres grandes enclaves et exclaves suggère que la politique économique de la Russie pour Kaliningrad doit suivre les lignes d'une libéralisation basée sur trois points :

- Libéralisation économique sur l'économie mondiale en général, et sur l'UE essentiellement.
- Diversification des orientations tant vers le continent russe que vers l'UE.
- Spécialisation relativement étroite. Une petite taille dicte la nécessité d'une spécialisation étroite. Les enclaves réussissant du point de vue économique en font la démonstration. En même temps, le danger existe d'une spécialisation excessivement étroite rendant l'enclave vulnérable aux chocs exogènes. Des enclaves telles que Hong Kong, Macao et Gibraltar indiquent toutes que la recette optimale est celle de deux ou trois secteurs porteurs de l'économie.

Chapitre 2. Les caractéristiques structurelles de la transition économique

2.1. Les caractéristiques de la transformation

2.1.1. Les leviers structurels dans la distribution du PRB

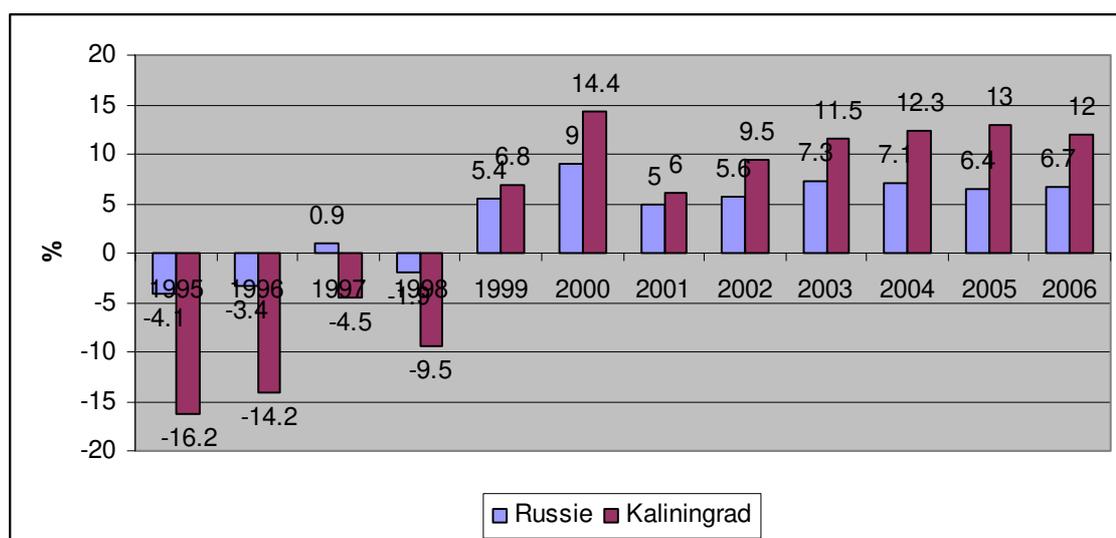
Quels étaient les caractéristiques structurelles de la transition économique de la région de Kaliningrad ? La réponse à cette question est essentielle pour comprendre l'essence et la dynamique de la spécialisation régionale actuelle. Le produit régional brut et sa structure, la structure de l'emploi, la dynamique de la production industrielle et le commerce extérieur et interrégional sont des questions clés pour l'investigation de la spécialisation économique régionale. Nous montrerons que Kaliningrad a subi un changement majeur, à savoir une spécialisation dans le secteur tertiaire et une nouvelle spécialisation industrielle basée sur un rôle d'intermédiaire dans les échanges UE-Russie.

L'éclatement du bloc soviétique a eu des conséquences économiques graves pour toute l'économie russe. Lorsque les pays voisins proches de Kaliningrad (Lituanie, Biélorussie, Lettonie) sont devenus des Etats étrangers à part entière, l'exclave en fut touchée le plus fortement en raison de son détachement territorial. Les régimes commerciaux et productifs établis avec les pays Baltes ont été en particulier réorientés vers l'Ouest. A la fin des années 1980, Kaliningrad était entièrement intégrée à l'économie soviétique. Après l'éclatement, les liens ainsi établis furent immédiatement rompus. L'économie régionale a plongé dans une crise profonde, avec des volumes de production industrielle chutant de plus de 70% dans les années 1990.

La crise de 1998 a réveillé le développement économique régional. Le volume régional brut, aux prix actuels du marché, a crû rapidement dans les années qui ont suivi. La croissance du PIB était de 6,8 % en 1999, 14,4 % en 2000, 6 % en 2001, 9,5 % en 2002, 11,5% en 2003 et 12,3% en 2004. Ainsi, la croissance annuelle moyenne a été de 10,1% entre 1999 et 2004. Le graphique ci-dessous donne une idée de la dynamique de croissance du PIB sur la période de transition. Des données sont aussi fournies pour

la Russie. Dans l'ensemble, l'économie de Kaliningrad suit les tendances économiques russes. Lorsque l'économie russe décline, il en est de même pour Kaliningrad. Si l'économie russe croît, l'économie de Kaliningrad suit. La seule exception dans la dernière décennie est l'année 1997, où la Russie équilibrait sa croissance pour la première fois depuis 1990, tandis que Kaliningrad était sur le déclin. La comparaison des dynamiques de la Russie et de Kaliningrad montre l'existence d'une corrélation importante. Bien que suivant la tendance économique de toute la Russie, les variations de PIB de Kaliningrad sont plus intenses. Elles reflètent la tendance russe, mais avec une plus grande amplitude. Par exemple, au cours des années 1995-1996, l'économie russe a décliné de 3-4% par année, Kaliningrad était en plein effondrement, avec une économie régionale régressant annuellement de 15% en moyenne. En fait, la production industrielle de Kaliningrad a chuté en 1999 à 29% du niveau existant en 1990 ; la production industrielle du pays est tombée à 51% du niveau de 1990 la même année. Par contre, lorsque l'économie russe a redémarré à la suite de la crise de 1998, l'enclave balte a repris sa croissance plus rapidement que le continent (10,1% contre 6,8% sur 1999-2004). La corrélation entre le PRB de Kaliningrad et le PIB russe est frappante. Même le désaccord de 1997 peut être plausiblement expliqué par un décalage, où Kaliningrad suit la tendance de toute la Russie.

Graphique 2. 1. PIB de la Russie et PRB de la Région de Kaliningrad entre 1995 et 20046, variations annuelles en %



Source : KRCS, diverses années.

La crise économique des années 1990 fut caractérisée, d'une part, par le déclin net de la production de denrées (fabrique et extrait, agriculture, construction, exploitation des forêts). D'un autre côté, la part relative des services dans la structure du produit régional brut (PRB) a continuellement augmenté. Par conséquent, la structure du PRB de Kaliningrad a subi des transformations au cours de la décennie et a fini par ressembler aux structures typiques des PRB des Etats plus développés. La ressemblance apparente ne doit pas nous tromper car elle fut atteinte par un déclin plus rapide de la composante industrielle, combinée au déclin plus lent de la composante des services plutôt que par une croissance naturelle des services post-industrielle. Sur le plan des sciences économiques de la transition, la transformation de Kaliningrad dans les années 1990 s'apparente davantage à une désindustrialisation qu'à une servicisation. Smorodinskaya et Zhukov dressent un tableau réaliste et critique sur le changement structurel des années 1990 :

« [...] Dans la deuxième moitié des années 1990, l'économie de Kaliningrad a atteint une dimension industrielle plus proche des économies avancées où le secteur tertiaire prévaut. Cependant, un examen plus détaillé révèle que cette évolution est simplement formelle et que, dans Kaliningrad, le changement vers une économie basée sur les services n'avait rien en commun avec les changements post-industriels progressifs des économies développées. Premièrement, cette expansion relative de services était accompagnée d'un recul de la production électrique, de l'extraction et de la fabrication, de la construction ; en d'autres termes, il s'agissait d'une désindustrialisation de l'économie locale dans sa version post-soviétique. Deuxièmement, la servicisation s'est déroulée en plein déclin du PRB et de la production de chaque secteur de l'économie. Ceci signifie qu'elle n'est pas basée sur la croissance accélérée des services, mais plutôt sur un déclin plus lent dans le secteur tertiaire que dans les secteurs primaire et secondaire. Troisièmement, une réorientation s'est opérée vers le commerce et les autres services dans le secteur tertiaire, tandis que le poids des transports et de la communication dans le PRB changeait dans des proportions et tendances statistiques discutables. En résumé, le changement vers le secteur tertiaire a été lié à un déclin industriel général et à la surcroissance des services d'intermédiation aux importations au cours de la période de déclin » (2003 : 24-25).

Généralement parlant, la transition économique de l'économie locale peut être divisée en deux périodes clairement identifiables : 1991-1998, puis, à compter de 1999. Selon l'étude de Smorodinskaya et Zhukov, basée sur des données de 1999 à 2001, la première période de désindustrialisation et de servicisation a été remplacée par une tendance à la ré industrialisation partielle en 1999 (2003 : 23-25). Bien qu'exacte pour les premières années de la deuxième période, cette observation ne tient pas pour les six années consécutives à 1998. Le taux de croissance industriel annuel au cours des cinq années suivant 1998 a atteint en moyenne 14,8%. La croissance industrielle, locomotive du développement économique régional, était accompagnée de 12,4% de croissance annuelle moyenne dans le secteur de la construction et de 9 % dans les transports. Malgré une croissance industrielle rapide, ceci n'a pas eu pour résultat une ré industrialisation relative. On pourrait même dire que le PRB de Kaliningrad est resté, sur l'ensemble, dans les proportions atteintes à la fin des années 1990. La croissance industrielle a déclenché la croissance des transports, qui a préservé sa part habituelle de 9 % du PRB. Le commerce, bénéficiant de la vague de croissance générale et de la demande domestique croissante, retrouve une place partiellement perdue entre 1999 et 2001. De plus, le pouvoir combiné de la demande industrielle et de la croissance domestique conduit à un vrai boom de la construction. Les projets de constructions sont passés de 4,9 % en 1999 à 9 % en 2003 et ne sont pas prêts de baisser dans les années à venir.

Le poids des marchandises dans la structure du PRB en 2003 est de 42 %, tandis que celui des services est de 58 %. L'industrie y a le plus grand poids relatif (26,1 %, base 2003). L'industrie est aussi le secteur économique le plus productif (26,1% de la production et 18,9 % des emplois). La construction (9 % et 7,8 %, respectivement) et le transport (9,2 % et 8%, respectivement) situent la productivité à un niveau moyen. D'autre part, l'agriculture n'est pas seulement frappée par une récession absolue mais aussi par une productivité très basse (6 % du PRB et 10,2 % de la main-d'œuvre en 2004). La productivité dans le commerce de la restauration, le plus grand secteur tertiaire, est légèrement au dessus de la moyenne (18,8 % et 17,3 %, respectivement)¹⁹.

¹⁹ Cf. tableaux 1 et 2 dans l'Appendice.

2.1.2. Les mutations de l'emploi

La production et l'extraction sont les secteurs principaux d'emploi et restent les secteurs principaux d'emploi malgré leur chute au cours des années de la transition (18,9% de la main-d'œuvre en 2003). La croissance rapide de la production industrielle n'est pas accompagnée d'une croissance rapide de l'emploi. C'est une conséquence de la productivité du travail montante dans l'industrie. Le commerce et la restauration sont toujours la source majeure des emplois avec 17,3% du total. L'agriculture, qui a employé plus que 50 000 personnes dans les années 90, est passée à 45 000 en 1995 et à 40 000 en 2000. Lorsque le déclin s'est arrêté, l'agriculture employait 42 500 personnes en 2003 (10,2 % de la main-d'œuvre). Il s'agissait là du signe de la fin de la crise profonde dans l'agriculture et de l'insuffisance des gains de productivité dans le secteur. De plus, l'éducation emploie 8,8 % de la main-d'œuvre. Un niveau élevé d'emploi dans l'éducation est jugé comme une indication de l'avantage en termes compétitifs du territoire en ce qui concerne la main-d'œuvre qualifiée (Takis 2002a : 13). En même temps, ce pourrait être aussi le signe d'une faible productivité des services éducatifs, puisque ils ont pour simple résultat 3,8 % du PRB. Le complexe de transport emploie 8 % de la main-d'œuvre active. Finalement, la fonction publique emploie 7,2 % de la main-d'œuvre, 3 % en 1990. Il y a accord dans les sciences économiques de la transition sur le fait que l'augmentation des emplois dans la fonction publique constitue un système immunitaire social contre le chômage au cours des années de transition. Cette hypothèse est confirmée par les données disponibles pour Kaliningrad. Ayant atteint un maximum en 2000, l'emploi relatif dans la fonction publique, stabilisé au début des années 2000, n'a pas pour autant diminué depuis.

Le chômage passe à quelques 15 % dans les années 90. Il commence à baisser après 2000 (9,6 % en 2001, 7,1 % en 2002, 7,5 % en 2003, 6,4% en 2004, et 5,9% en 2005). Le niveau présent est considéré comme socialement et économiquement acceptable. Cependant, la statistique peut être trompeuse car l'économie informelle offre un *tampon social*. Le véritable chômage dans les années 1990 était probablement bien plus bas que ne le laissent entendre les données officielles. L'emploi et le travail indépendant non officiels étaient nettement plus élevés dans le commerce de détail et dans les activités de commerce frontalier que dans l'industrie. Les années 2000 sont caractérisées non

seulement par la désindustrialisation et la création rapide d'emplois mais aussi par une réapparition partielle d'emplois souterrains dans le champ des activités légales.

De manière générale, la transition structurelle sur le plan de l'emploi semble avoir été atteinte en 2000. Les années 2000 n'ont amené que de petits changements. La seule exception est le commerce, dont le déclin relatif est dû à l'augmentation de la productivité ouvrière. Le commerce de détail est rapidement devenu plus civilisé et plus efficace comme le démontre le poids des super et hypermarchés, des galeries marchandes et des plus grands centres de matériels de construction. Les petits commerces et le commerce frontalier déclinent, ce dernier partiellement en raison de la fortification des frontières et des contrôles douaniers après l'accession de la Lituanie à l'UE. En 2003, 63,2 % de la main-d'œuvre étaient employés dans le secteur tertiaire, 10,2 % dans l'agriculture et 26,7 % dans la production et dans le BTP. A nouveau, la redistribution du travail entre les secteurs primaires, secondaires et tertiaires était achevée largement en 2000.

Tableau 2.3. Main-d'œuvre et taux de chômage - Méthodologie BIT

	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Population active économiquement, milliers	490,8	494,2	465,9	474,4	491,7	489,3	446,3	488,0	502,0	...	...
Chômeurs, milliers	45,3	68,8	53,4	79,0	76,6	75,2	42,8	35,0	38,0	...	...
Chômage, en %	9,2	13,9	11,5	16,7	15,6	15,4	9,6	7,1	7,5	6,4	5,9

Source: KRCS (2000, 2004).

Tableau 2.4. Structure de l'emploi par secteurs, 1990-2003

	1990	1995	2000	2003
L'emploi, en milliers de personnes				
Total :	435,3	392,0	410,0	418,2
1. Agriculture	52,4	45,3	40,1	42,5
2. Extraction et production	131,9	90,7	79,7	79,1
3. Construction	41,8	33,0	30,0	32,5
4. Services	209,2	223,0	260,2	264,1
Dont				
Transport et communication	38,3	33,1	30,3	33,4
Echanges et restauration	39,2	47,8	81,3	72,4
Autres services	131,7	142,1	148,6	158,3

- Fonction publique	13,1	24,3	32,0	30,0
Structure par Secteurs, en %				
Total :	100	100	100	100
1. Agriculture	12,0	11,5	9,8	10,2
2. Extraction et production	30,3	23,1	19,4	18,9
3. Construction	9,6	8,4	7,3	7,8
4. Services	48,0	56,8	63,5	63,2
Dont				
Transport et communication	8,8	8,4	7,4	8,0
Commerce	9,0	12,2	19,8	17,3
Autres services	30,2	36,2	36,3	37,9
- Fonction publique	3,0	6,2	7,8	7,2

Source : KRCS (2001, 2002, 2004). *Calculs de Smorodinskaya, Zhukov (2003) pour 1990, 1995 et 2000.*

2.1.3. La transformation de l'industrie

Au moment de l'éclatement de l'Union Soviétique et du commencement d'une période de transition économique, l'économie de Kaliningrad fut entièrement intégrée dans la division soviétique du travail. La structure industrielle était caractérisée par le poids relatif important de la transformation agroalimentaire (essentiellement en lien avec la pêche), la transformation du bois et par l'industrie du papier. La part de la transformation métallurgique et des machines outils se maintenait au niveau de la moyenne soviétique. En parallèle, la part du secteur des carburants et de l'énergie était substantiellement plus basse.

Par 1990, on comptait trois piliers industriels à Kaliningrad : les machines pour le BTP (27,2 %), la transformation alimentaire (39,4 %) et le bois, la pulpe et le papier (10,1 %). Ce n'est qu'après presque une décennie de crise, suivie par plusieurs années consécutives de rapide redressement économique, que la région est arrivée à une structure industrielle comparable en apparence. Les engins de construction et de transformation alimentaire sont deux des piliers industriels tandis que celui du bois, de la pulpe et du papier reste important. La similarité apparente entre 1990 et 2003 peut être trompeuse. Toutes les industries régionales ont subi de sérieuses restructurations voire fondamentales, et restées dissimulées derrière les définitions élargies des secteurs. La plupart de la production d'engins à Kaliningrad pendant la période soviétique constituait en fait en de l'ingénierie mécanique et des marchandises appartenant au groupe « A » (c'est-à-dire destinées à la production et non à la consommation finale,

contrairement aux marchandises du groupe « B »). Seule une fraction de ces usines ont réussi à gérer la crise et survivre. Elles ont été remplacées par l'électroménager, et la production de séries type télévisions, aspirateurs ou réfrigérateurs, assemblés à Kaliningrad. L'industrie de l'agroalimentaire a aussi subi un changement profond. La part de la transformation des produits de la pêche et des poissons a relativement baissé, bien qu'étant restée significative. Alors que la transformation alimentaire était entièrement basée sur les sources domestiques au cours de la période soviétique, elle a principalement évolué maintenant vers l'importation de nourriture. Au final, l'industrie du papier s'est déplacée vers la production d'articles avec une plus grande valeur ajoutée c'est-à-dire la cellulose et le papier cartonné.

Environ 60 % des denrées industrielles produites actuellement dans la région évoluent vers de nouveaux types, non produits auparavant. Kaliningrad est devenu le fournisseur majeur de grandes séries de télévisions et d'aspirateurs pour le marché russe. La part de la région est substantielle dans les denrées alimentaires telles que le poisson, la viande et le poisson en conserve et les boissons alcoolisées. Au final, un secteur neuf de meubles a émergé et représente 5,7 % de la production nationale. Le seul secteur traditionnel préservé (en dehors de la pêche) est celui du papier.

La production industrielle a rapidement grandi après la crise de 1998. Le stimulus initial fut la dévaluation du rouble et l'augmentation consécutive de la compétitivité sur le marché intérieur. La croissance industrielle en termes réels, à deux chiffres, approchait les 20 %. La croissance en termes physiques a, elle, atteint 3,9 % en 1999 ; elle a culminé à 32,4 % en 2000 et continué sa croissance dans les années suivantes : 12,9 % en 2001, 10,2 % en 2002 et 14,8 % en 2003. Les comparaisons entre la croissance en volumes physiques de la production et de la croissance industrielle en termes réels, témoigne d'une production industrielle régionale non seulement forte mais évolutive quantitativement et qualitativement, puisque la croissance en termes réels dépasse la croissance en volume physique tous les ans.

Passons en revue quelques caractéristiques importantes de l'Etat actuel de l'industrie de Kaliningrad, et sa dynamique sur les dernières années.

- Les industries principales peuvent être divisées en deux groupes : celles orientées vers l'exportation et celles vers la substitution de l'importation. Le premier groupe est représenté par l'extraction pétrolière et le bois et l'industrie du papier. Le deuxième groupe comprend la transformation agroalimentaire, les industries de machines outils pour le BTP et l'industrie du meuble, dont la production est principalement écoulee sur le marché russe. Seule une fraction de leur production cible le marché local ou l'UE.

- Une autre manière d'appréhender les actuelles forteresses industrielles de la région serait de distinguer *l'ancien secteur*, hérité du temps soviétique, et le *nouveau secteur*. *L'ancien secteur* inclut deux entreprises orientées vers l'exportation (carburant, boissons alcoolisées, pulpe et papier) ainsi que les entreprises produisant pour le marché russe, ayant réussi à développer leur compétitivité. En même temps, beaucoup d'entreprises de l'ancien secteur ont diminué leurs activités, et servent simplement maintenant à la création de nouveaux marchés pour de nouveaux fabricants. Les entreprises s'étant installées au cours de la période de transition travaillent essentiellement pour le marché russe. Elles affichent de très hauts taux de croissance. Par exemple, la croissance dans les machines outils pour le BTP est en moyenne de 41,3 % sur 1999-2004, ce qui a permis à cette industrie de dépasser son niveau initial de 1990. La croissance d'une autre industrie dynamique, celle de la transformation de la viande, atteint en moyenne 28,7 % à la même période, alors que l'industrie régionale a augmenté de 16,3 % en moyenne (Usanov, Kharin 2005).

- Les industries d'importation / substitution croissent de manière dynamique tandis que celles orientées vers l'exportation stagnent ou croissent lentement. Dans l'ensemble, les exportations traditionnelles présentent un faible potentiel de croissance. Deux branches, le papier et la pêche, ont réduit leur production. La pulpe et les entreprises du papier ont peu de capacités pour augmenter leur production du fait du manque de matières premières, en comparaison des capacités disponibles pour la même branche dans les autres régions du nord-ouest de la Russie. L'industrie de la pêche, concentrée sur l'Atlantique, a, elle aussi, de faibles perspectives. Dans les années 1990, deux tiers des bateaux de pêche ont été vendus aux sociétés commerciales ou réenregistrés à l'étranger, dans les ports à taxes plus avantageuses (environ 70 grands et moyens bateaux sont enregistrés dans les ports de Kaliningrad en 2001, contre 200 en 1990). La production de pétrole a diminué dans les années 90 mais a su rebondir. Enfin,

l'extraction d'ambre a diminué, passant de 800 tonnes à 300-400 tonnes par an (Samson et al. 2000b : 153).

- La structure de la production industrielle à Kaliningrad n'est pas très diversifiée. Elle est caractérisée par plus de spécialisation et moins de diversification, ce qui n'était pas le cas du temps soviétique. La part des industries autres que les quatre secteurs leaders a chuté de plus de moitié, passant de 19,8 % à 8,5 % en 2003. Deux secteurs principaux, la transformation alimentaire et les machines outils, réalisaient ensemble 60 % de la production industrielle. Quatre secteurs clés assurent 82,7 % de la production industrielle.

- L'analyse de la structure industrielle montre que la région a réussi à développer ses industries dans les directions où c'était déjà le cas du temps soviétique. Sur des catégories similaires, les secteurs traditionnels subissent des changements qualitatifs profonds, les conduisant vers de nouveaux produits.

- Par ailleurs, on peut identifier une continuité dans la spécialisation industrielle de l'économie de l'Est de la Russie. En fait, la transformation alimentaire, le bois, le papier et le BTP, de même que les machines, faisaient partie des activités du territoire depuis le début du vingtième siècle. Elles caractérisaient l'économie de l'exclave de la Prusse orientale du temps de la République de Weimar, tout comme l'économie de l'exclave de Kaliningrad dans les années 2000.

- Une part relativement importante des outputs industriels est toujours dans *l'ombre*. La taille de l'économie informelle de l'industrie régionale a été estimée par les experts à 28,5 % en 2002 (Samson et al. 2002).

- La consommation totale de ressources en carburant et en énergies a atteint 12,3 % entre 1999 et 2003, la consommation d'énergie électrique a cru de 26,7 %. Alors que grandissait la consommation totale d'énergie en raison de la rapide croissance industrielle de l'économie régionale, la consommation énergétique des industries avait décliné sur 1999-2003, bien que dans une mesure moindre qu'il n'y paraît. Après l'ajustement de l'inflation selon l'index des prix KRCS de la production industrielle (77,8 % sur 1999-2003), il apparaît que le taux d'utilisation des ressources en carburant et en énergie par unité de PRB est tombé de 21,5 % sur quatre ans. Alors que le taux d'utilisation de l'énergie électrique a significativement diminué de 40 %, le taux d'utilisation de l'énergie de chauffage a, lui, diminué de 21 %. Néanmoins, ces données nous permettent de conclure que l'industrie de Kaliningrad utilisait moins d'énergie dans les années suivant la crise de 1998.

- A ce stade, nous nous devons de mentionner le rôle crucial du régime de la ZES sur le développement industriel actuel. L'industrie régionale s'est réorganisée elle-même au cours de la dernière décennie en profitant largement de tous les avantages de la ZES. Les industries principales, la transformation alimentaire et les entreprises de construction sont, dans une grande mesure, dépendantes des mesures mises en place par la ZES au sens où ces industries périraient certainement si les avantages existants venaient à disparaître.

Tableau 2.5. Composition du secteur de l'industrie régionale, en %

	1990	1995	1999	2000	2001	2002	2003
Industrie totale :	100	100	100	100	100	100	100
Energie	2,5	13,9	9,1	9,2	9,8	9,1	8,8
Carburant	1,0	6,8	18,7	25,5	20,4	15,7	13,2
Métallurgie	0,8	1,8	1,4	0,7	0,7	0,2	1,1
Chimie et pétrochimie	0,1	0,5	0,3	0,2	0,3	0,1	0,2
Machinerie	27,2	10,6	15,9	19,1	19,6	24,0	25,4
Le bois, pulpe & papier	10,1	21,3	10,1	12,1	13,0	13,0	9,3
dont :							
Pulpe et papier	6,4	17,8	9,2	11,6	12,3	10,6	8,3
Matériels de construction	2,8	2,7	1,4	1,3	1,3	2,5	2,4
Industrie légère	4,4	2,3	4,8	1,9	1,7	1,5	1,8
Transformation alimentaire	39,4	32,9	33,9	25,3	30,2	30,8	34,8
dont :							
Viande	4,0	6,4	1,6	1,2	3,9	4,5	5,5
Beurre, fromage et lait	3,4	4,5	1,9	1,3	1,2	1,9	3,4
Poisson	28,2	13,7	15,4	9,8	8,9	11,6	12,5
Farine et céréales	4,4	3,3	1,6	2,1	0,9	1,1	0,9
Impression	0,2	0,5	0,7	0,6	0,6	0,5	0,5
Autres industries :	7,1	3,4	2,1	2,0	1,5	1,9	1,6

Source: KRCS (2000, 2004).

Tableau 2.6. Consommation de ressources en carburant et en énergie

	1999	2000	2001	2002	2003	Variation de consommation d'énergie et d'intensité d'énergie, inflation ajustée, 1999-2003
<i>Consommation :</i>						
Consommation de carburant et d'énergie, en millier les tonnes de charbon	1108	1170	1223	1255	1244	+12,3%
dont : chaleur, millier Gcal	4375	4766	5204	5457	5542	+26,7%
Energie électrique, millier KWh	2846	2980	3212	3256	3429	+20,5%
<i>Intensité :</i>						
Taux d'usage des ressources en carburant et en énergie par unité de PRB, le kg de charbon standard/millier roubles	68	48	37	31	30	-21,5%
dont : chaleur, Gcal/millier roubles	0,27	0,19	0,16	0,13	0,12	-20%
Energie électrique, KWh/millier roubles	0,18	0,12	0,10	0,08	0,06	-40%

Source : KRCS (2004) ; propres calculs.

2.1.4. Les controverses sur la dynamique des investissements

Avant de débiter la réflexion sur la question des investissements, nous aimerions faire une remarque préliminaire sur les comparaisons de la Région de Kaliningrad avec ses voisins. Récemment, de telles comparaisons se sont multipliées avec la Pologne, la Lituanie et les pays européens développés (intervention de G. Russel à la conférence « Investissements dans le Nord-ouest de la Russie : quelles perspectives pour Kaliningrad », 25 octobre 2002 ; Tacis 2002b ; Smorodinskaya, Zhukov 2003 ; Liuhto 2005). De telles déclarations dessinent un paysage sombre. On devrait avoir à l'esprit que Kaliningrad, contrairement à ses voisins, n'est pas un Etat indépendant. Alors que, par exemple, tout investissement hors de Lituanie est considéré comme un investissement étranger dans les statistiques nationales lituaniennes, ce n'est pas le cas pour Kaliningrad, qui peut attirer des capitaux étrangers et russes. L'investissement russe est extrêmement difficile à saisir statistiquement. Il est évident, cependant, que

leurs volumes dépassent les volumes des investissements internationaux pour plusieurs raisons. Alors que l'investissement international a représenté 56 millions USD en 2003, il est possible que l'afflux de capitaux russes puisse bien dépasser les 200 million USD par exemple. Lukoil a investi au moins USD 100 millions dans son propre terminal de pétrole à Svetly. Cet investissement est deux fois plus élevé que le montant annuel des investissements internationaux. Au final, ces estimations relativisent les comparaisons internationales assez profondément.

La dynamique des investissements dans la région coïncide généralement avec la dynamique de la croissance économique. Un déclin fort dans l'investissement en capital fixe a commencé en 1991 et a duré jusqu'en 1998. Par conséquent, l'investissement en capitaux par an est tombé à un cinquième du niveau de celui de la fin des années 1980. A compter de 1999, les investissements ont repris. Leur croissance est une source et une conséquence de la croissance économique simultanément.

Tableau 2.7. Principaux indicateurs de performance des entreprises à participation étrangère

	1999	2000	2001	2002
Nombre d'entreprises intérimaires	325	336	333	374
<i>Part dans le nombre total de structures</i>	<i>1%</i>	<i>1%</i>	<i>1%</i>	<i>1%</i>
Fabrication de produits ou services, en million de roubles	2670	4180	5654	7833
Personnel, en millier personnes	7,6	8,6	11,6	16,1
<i>Part du nombre total d'employés</i>	<i>2%</i>	<i>2%</i>	<i>3%</i>	<i>4%</i>
Paiement des salaires	170,7	324,8	561,1	971,9
<i>Part du total de ces paiements</i>	<i>3%</i>	<i>5%</i>	<i>6%</i>	<i>7%</i>
Investissement dans l'immobilier, en million de roubles	145,5	381,5	316,7	1039,2
<i>Part de la quantité totale des investissements</i>	<i>6%</i>	<i>8%</i>	<i>6%</i>	<i>16%</i>

Source : KRCS (2004).

Les investissements internationaux, en accord avec la théorie, profitent à l'économie régionale de différentes façons. Ils font entrer non seulement la technologie mais servent aussi à créer des emplois bien rémunérés ou encore à lancer de grandes productions industrielles. Les entreprises à capitaux étrangers sont caractérisées par une montée des recrutements, élevant leur part dans le total des coûts de l'emploi (les

salaires élevés sont plus transparents. Malheureusement, la structure générale des investissements demeure malsaine et dépendante de la conjoncture. L'investissement à court terme (77,9 % du total) dépasse l'investissement à long terme (22,1 %) de presque quatre fois. Comme il l'a déjà été dit, une part considérable de flux de capitaux se concentre sur le continent russe, surtout à Moscou, centre financier dominant. Les statistiques de Goskomstat sur l'investissement sont limitées pour deux raisons principales. Premièrement, elles mesurent uniquement les moyennes et grandes entreprises, alors que les petites entreprises et les activités simples ne sont pas couvertes. Ensuite, une grande partie des investissements n'est pas enregistrée parce que l'accumulation des immobilisations est souvent prise en compte dans de la location ou de l'usage temporaire. Néanmoins, la statistique disponible permet d'estimer l'activité des investissements dans la région comme ci-dessus pour estimer la moyenne russe. La part de la région dans les investissements nationaux totaux représente 0,68 % en 2003, à comparer avec 0,38 % de la production industrielle et 0,66 % de la population.

Vu que les comparaisons directes avec les pays voisins sur la question des investissements internationaux sont injustifiées, nous ne contestons pas pour autant leur insuffisance. Avec 39,4 millions USD en 1998, l'investissement international a chuté à 18,3 millions USD en 1999. Il a recommencé à croître (19,1 millions USD en 2000, 24,6 millions USD en 2001, 47,7 millions USD en 2002, 56,2 millions USD en 2003, 61,9 en 2004, et 75,3 millions USD en 2005). Malgré la croissance, les volumes d'IDE sont restés tout à fait petits. En plus, la structure de leurs flux est insatisfaisante. Il est bien connu que les capitaux étrangers les plus « intéressants » pour le développement économique sont les investissements directs étrangers (IDE) et les investissements de portefeuille. L'investissement direct déclenche des innovations en termes technologiques. Les entreprises créées sur la base de IDE ont tendance à déclencher des effets d'externalités positives. Ils « débordent » les nouvelles technologies, et font monter en régime la qualification du personnel, y compris celui du développement des industries et des services auxiliaires. Les investissements de portefeuille possèdent un effet cumulatif élevé aussi. Ils impliquent l'engagement étranger du partenaire dans la direction, ce qui peut encourager des partenariats stratégiques, des investissements supplémentaires, une direction plus efficace et une commercialisation plus efficace à l'étranger. Les IDE ont dominé la structure des investissements internationaux jusqu'en 1998. Par exemple, ils ont représenté en 1996 21,5 millions USD sur un total de 23,5

millions USD. Après la crise, le volume des IDE a radicalement diminué. En 2003, ils ne représentent plus que le quart 14 millions USD sur un total de 56,2 millions USD (18,8 mln. USD en 2005). Le reste est réparti sur des crédits court terme à l'importation. Quant aux investissements de portefeuille, leur rôle a toujours été négligeable dans la région.

En analysant les IDE par pays d'origine, la structure des investissements accumulés dans la région de Kaliningrad est extrêmement concentrée. Depuis 2002, dix pays principaux ont fourni 93,8 % du total cumulé de l'investissement international, et 68,3 % de ce volume provient de quatre pays : Royaume-Uni, Pologne, Lituanie et Allemagne. En 2004, le tableau a changé, Chypre devenant le leader incontestable avec 40 %, suivi par l'Allemagne (12,5 %), la Grande Bretagne (9,4 %), la Lituanie et la Pologne (tous deux 6,2 %). De telles variations ne sont pas extraordinaires puisque les volumes totaux sont tout à fait modestes, tandis qu'un ou deux projets un peu plus conséquents peut avoir pour résultat le changement majeur des données statistiques.

Quatre caractéristiques distinctes identifient l'origine des investissements internationaux à Kaliningrad : une part importante de capitaux offshore, une petite part pour l'UE-15, des investissements pratiquement inexistantes en provenance des pays scandinaves, et une part relativement grande de la Pologne et de la Lituanie.

Premièrement, la capitale russe tient une part importante mais déguisée dans les investissements internationaux. Les territoires en mer y jouent un rôle significatif et une action croissante dans les investissements dans la région. En 2001, la part des investissements offshore purs (incluant les Iles Vierges U. K. ; Iles Vierges U.S.A. ; les Iles Caïmans U.K. ; Chypre ; le Liechtenstein et les îles Marshall, U. S. A.) dans le total cumulé des IDE a été de 18,3% (Takis 2002b). En 2003, Chypre était à elle seule responsable de 40 % des IDE dans la région. Vraisemblablement, une très grande part des capitaux offshore représente en fait du capital russe, tout comme pour une plus petite part des capitaux suisses, polonais et de lituaniens s'écoulant dans la région. Il est clair que sous le masque offshore, ce sont surtout des capitaux domestiques qui se sont envolés loin de la Russie et des anciennes républiques soviétiques. Nous pouvons supposer en toute probabilité que beaucoup d'investissements internationaux sont formellement autrichiens, britanniques, irlandais, suisses ou scandinaves et dissimulent

le retour de capitaux domestiques (Tacis 2002b ; Smorodinskaya 2003). Il est peu probable que ces capitaux, d'origine douteuse, circulent au hasard et apportent de nouvelles technologies ou des compétences de gestion avancées à la région. En règle générale, les entreprises offshores sont incapables d'offrir un soutien technologique pour la modernisation qu'exige la production locale.

Ensuite, le total cumulé des FDI de l'EU 15 est moins significatif que supposé dans une optique géographique. Moins d'un tiers des IDE provient de l'EU 15, avec l'Allemagne et l'Autriche en tête.

Troisièmement, les investissements des pays scandinaves sont à un niveau extrêmement bas. Par conséquent, la région de Kaliningrad est exclue de fait de la division internationale du travail qui émerge dans la région balte avec les activités scandinaves et allemandes (Dykhanov et al. 2002 : 30-34). De plus, récemment, la présence assez modeste de la Scandinavie et de la capitale allemande a diminué en termes absolus et relatifs. Alors qu'il dépassait 20% dans les années 1990, l'investissement direct cumulé par l'Allemagne a décliné dans les années 2000.

Quatrièmement, le poids des investissements polonais et lituaniens est significatif. En 2004, les compagnies lituaniennes ont investi € 36,6 millions dans la région de Kaliningrad, soit 21% des investissements lituaniens à l'étranger. D'une part, il est clair que cette capitale ex-soviétique et d'origine russe est souvent masquée. D'autre part, la Pologne et les compagnies lituaniennes investissent à Kaliningrad pour s'assurer le meilleur accès aux marchés du continent russe pour vendre leurs produits.

Ainsi, la structure des investissements internationaux est plutôt défavorable du point de vue du développement économique et de la modernisation de l'économie régionale. Elle reflète l'absence véritable de projets industriels à grande échelle, financés par les capitaux étrangers.

En même temps, il existe des cas où de grands investissements internationaux sont déguisés. L'exemple de "*Produkty Pitania* " (alimentaire) est caractéristique. Cette entreprise, fondée en 1994 par des citoyens croates, importait des cuisses de poulet en Russie. En 1998, utilisant sa connaissance du marché russe, la compagnie a lancé la

construction d'une usine pour la production de poulets congelés semi transformés et des conserves. Le lancement réussi de cette opération a permis aux investisseurs de passer à la seconde étape en 2003 puis d'élargir encore l'usine en une troisième étape pour la production de ravioli à la russe (plus généreux en viande), et les déjeuners surgelés prêts à consommer. La compagnie a négocié une prise de participation à hauteur de 27,5% des actions de la compagnie per BERD. Au total, de 1998 à 2003, la compagnie a investi approximativement 36 millions de dollars. Le procédé de production est basé sur l'utilisation de viande de poulet importée (de Chine et du Brésil), rendant l'impact de l'entreprise sur la production agricole régionale insignifiante. Cet exemple illustre aussi l'imperfection de la comptabilité des investissements internationaux. Bien que *Produkty Pitania* soit le plus grand bénéficiaire des investissements privés croates en Russie, la Croatie est absente dans la liste des pays investisseurs dans la Région de Kaliningrad (2004b Programme de Coopération d'UE-Russie : 16-17).

Tableau 2.8. Dynamique des investissements, 1995-2003 (en % de l'année précédente)

	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Investissement capital	69,7	67,4	94,3	87,0	122,3	164,5	103,1	122,2	150,5	122,7	105,6
Investissement international	264,2	147,2	47,9	348,7	46,4	104,8	128,3	194,4	117,8	110,0	121,7

Source : KRCS 2004 : 235.

Tableau 2.9. Investissement international, en millions USD

	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Total des investissements internationaux	16,0	23,5	11,3	39,4	18,3	19,1	24,6	47,7	56,2	61,9	75,3
dont : IDE	12,7	21,5	10,6	9,2	4,1	6,6	3,2	5,9	14,0	22,4	18,8
Investissement de portefeuille	0,7	0,6	0	0	-	-	-	0	0	4,9	1,3
Autres investissements	2,6	1,5	0,6	30,1	14,2	12,5	21,3	41,8	42,3	34,6	55,2

Source : KRCS (2004 : 246).

Tableau 2.10. Investissements internationaux par pays (en milliers USD)

	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Total :	23548	11292	39371	18266	19143	24563	47748	56239	61867	75281
Autriche	n.d.	n.d.	1900	2395	2100	2269	720	90	2	-
Chypre	n.d.	n.d.	n.d.	39	1068	705	27741	25469	11177	13836
Estonie	n.d.	n.d.	n.d.	3	454	170	881	212	14	426
Grande Bretagne	n.d.	n.d.	n.d.	5	1283	1125	n.d.	n.d.	4962	5202
Allemagne	2202	2003	20355	3567	3724	2080	4554	5936	4348	1975
Italie	410	567	293	138	64	64	66	40	n.d.	n.d.
Lettonie	n.d.	n.d.	n.d.	47	129	52	19	1002	96	220
Lituanie	68	548	985	4783	40	104	251	238	5996	9128
Norvège	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	634	287	n.d.	n.d.	-	87
Pologne	486	183	2380	1382	3890	3360	n.d.	n.d.	9516	15963
Suède	2181	2545	738	122	n.d.	140	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
USA	39	63	57	398	618	3095	195	2619	7984	771
Suisse	2114	6	6740	4819	4488	n.d.	6975	3613	6848	10012
Iles Vierges (R.-U.)	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	1850	670	n.d.	n.d.

Source : KRCS (2002, 2004).

2.2. Une part importante d'économie souterraine

Le but officiel de la politique de l'Etat fédéral sur Kaliningrad, visible à la fois dans le programme fédéral d'action (Federal Task Program ou PTF) 2002-2010 et dans de nombreuses déclarations officielles des autorités fédérales et régionales, est de rattraper les voisins immédiats de l'Oblast, la Pologne et la Lituanie. L'importance de ce but est soulignée non seulement dans la position avantageuse du développement économique mais plutôt comme une condition du développement de Kaliningrad en tant que partie intégrante de la Fédération de Russie. Les autorités russes luttent pour ne pas permettre de déséquilibre dans la qualité de vie, ce qui pourrait déclencher un mécontentement massif ainsi que des poussées séparatistes.

A la vue de cet objectif, il est important de trouver à quel niveau précis se situe le niveau de vie à Kaliningrad par rapport à ses voisins. Les statistiques officielles devraient être complétées par l'évaluation de l'économie informelle aussi bien que par le calcul de la parité de pouvoir d'achat (« purchasing power parity » - PPP).

Le volume, les dynamiques et la structure du PIB/PRB sont de loin les indicateurs les plus importants de l'économie d'un pays ou d'une région. Ils permettent d'évaluer non seulement l'état général de l'économie, mais aussi les disparités structurelles du développement sectoriel et des niveaux de vie. De plus, c'est l'un des principaux facteurs considéré lors des décisions d'investissement. Ainsi, l'analyse PRB est l'un des éléments fondamentaux de l'analyse sociale et économique de la région. Toutefois, il existe plusieurs difficultés quant à cette analyse, notamment la fiabilité de l'indicateur et la possibilité de l'utiliser pour des comparaisons. Le problème de la fiabilité des chiffres PRB publiés par l'Office des statistiques est aigu. A son tour, il repose sur deux autres problèmes, la méthodologie utilisée par le Comité d'Etat pour les statistiques et la distorsion de la source des données. Alors que discuter la méthodologie de l'Office des Statistiques dépasse le périmètre du présent document, les résultats des recherches scientifiques disponibles nous permettent de traiter les distorsions de l'information d'origine. Pour ce faire, nous devons prendre en compte l'économie informelle régionale, dont l'ampleur et les limites peuvent être évaluées par de nombreuses méthodes.

L'économie informelle (non recensée) consiste en trois types d'activité économique :

- Les activités informelles : la plus grande part de ces activités sont les biens et services qui sont permis pour la production et la diffusion. Les activités peuvent être reconnues comme informelles lorsque l'une des conditions est remplie :

1. l'absence d'enregistrement au respect des normes et des lois en vigueur dans la législation nationale, telles que les lois sur les entreprises et le commerce, les taxes, la sécurité sociale, et ainsi de suite ;

2. l'absence d'enregistrement des travailleurs (s'ils sont présents), par exemple l'absence de contrat de travail, qui fait que l'employeur paie les taxes et la couverture sociale pour les employés ;

- Les activités cachées (souterraines) sont celles qui sont autorisées par la loi, et qui sont toutefois intentionnellement cachées aux yeux de l'Etat pour éviter les paiements (taxes, taxes douanières, etc.) ou pour obéir à des procédures nécessaires (reporting, réalisation des mesures de sécurité, etc.)

- Les activités illégales sont les activités interdites par la loi (par exemple, la production et la distribution de drogues), ou bien des activités qui sont reconnues

illégalles lorsqu'elles sont réalisées sans les autorisations ou enregistrements réglementaires (OECD 2000).

Le problème de l'économie informelle est vital pour accéder correctement à l'économie régionale de Kaliningrad. Une dimension supplémentaire est ajoutée par l'image de Kaliningrad comme une région avec une économie informelle particulièrement importante. La première évaluation de l'économie informelle a été réalisée à l'initiative d'I. Samson de l'UPMF (Grenoble) en relation avec la Pr I. Eliseeva de l'Université d'Etat d'Economie et de Finances de Saint-Petersbourg (FINEC) au sein du programme Tacis. La méthodologie adoptée pour l'investigation sur l'économie informelle est la méthode Delphi, qui consiste en un nombre défini de questionnaires répétés qui résultent dans les faits dans l'émergence d'une opinion de groupe sur un sujet d'intérêt donné. Les principales particularités de la méthode sont a) que les réponses sont données de manière anonyme, b) qu'il y a un retour d'information contrôlé (les experts sont informés des résultats du tour précédent d'investigation), et c) que se constitue une opinion du groupe d'experts sur le sujet investigué.

Les grandes lignes de l'étude Delphi peuvent être résumées comme suit :

- Les revenus de l'économie informelle des citoyens de Kaliningrad constituent 43% de la moyenne de leurs revenus par personne.
- La part des exportations illégales est de 13%, celle des importations illégales de 15%.
- La part moyenne des activités illégales dans le volume total de l'économie informelle est évaluée à 28%. Les types les plus communs d'activités illégales sont la production de drogue et sa distribution, la contrebande, la production et la distribution illégale d'armes et la prostitution.

D'autres méthodes ont été appliquées pour estimer le niveau de l'économie de l'ombre dans la région. En relation avec l'équipe UPMF, Tatarinov (2002) a construit et a analysé la matrice input output et a conclu que l'économie informelle doit représenter 55% de l'ensemble de l'économie en 2000 (c.-à-d. en plus de l'économie officielle). Bien qu'étant basés sur des méthodes mathématiques avancées, les résultats de l'analyse de la matrice input output ont substantiellement diminué par l'utilisation de données officielles sur les flux commerciaux avec les régions russes. L'évaluation des revenus

des ménages est basée sur l'échantillon représentatif élaboré sous la direction du Professeur Fedorov en 2001, qui a révélé un excès de 47% (Samson et al. 2002). Plus tard, Gareev, Zhdanov et Fedorov (2005) ont estimé le PRB réel à 40% au-dessus du niveau officiel de celui communiqué en 2003.

Un large consensus a été atteint autour de 40-50%. En d'autres termes, l'économie informelle constitue un tiers du PRB total de Kaliningrad. On peut supposer raisonnablement (des calculs sont disponibles) que la part de l'économie informelle diminue lentement et progressivement en raison des renforcements du contrôle de l'Etat et de taxations plus basses, en particulier sur l'impôt social, en baisse, et les 13% d'impôts sur le revenu des particuliers. Il semble ainsi raisonnable d'estimer le PRB réel en 2004-2005 à 40% au-dessus du niveau officiel.

Le deuxième obstacle est la méthode de comparaison des PRB de divers Etats. Cette comparaison ne peut être réalisée qu'en se basant sur la parité de pouvoir d'achat (PPP). Le PPP reflète la corrélation du monde et les prix internes de tous les articles produits par une économie. Cette approche de la comparaison internationale est tout particulièrement importante pour la Russie qui présente justement un écart significatif entre le taux de change et le PPP. En 2001, cet écart était de 3,5 (le cours – 29,3 RUR/USD, PPP – 8,3 RUR/USD). Le produit régional brut de la région de Kaliningrad, calculé sur la parité de pouvoir d'achat en 2001 était de 6900 USD par tête, ce qui est 6,2 fois plus que le PRB a calculé au cours officiel.

Ainsi, la population de Kaliningrad se porte bien mieux qu'il ne le semblerait dans les statistiques officielles. Les dernières ne reflètent pas exactement la véritable situation. Ceci est signalé à maintes reprises par les étrangers, y compris les étrangers de Russie. Selon les données du Goskomstat, Kaliningrad est chroniquement en retard sur la moyenne russe. Cependant un citoyen russe ou un étranger qui s'est rendu en Russie, à l'extérieur de Moscou, confirmerait qu'il est totalement paradoxal d'affecter aux habitants de Kaliningrad un niveau de vie soi-disant 1,5 fois pire que celui des russes en moyenne. Deux facteurs sont cruciaux pour obtenir une représentation plus réaliste de la réalité économique. Premièrement, l'économie informelle doit être comptabilisée, de la manière réalisée déjà ci-dessus. Ensuite, les calculs du pouvoir d'achat et les traces indirectes de la consommation des ménages doivent être détaillés et expliqués. Plusieurs

approches sont possibles pour les calculs de la PPP. Une des possibilités sera de prendre des données russes issues de comparaisons internationales, et auxquelles la Russie participe depuis 1993, pour ensuite expliquer la différence entre le PIB russe par tête et le PRB de Kaliningrad par tête.

$$PPP_{kaliningrad} = PPP_{russia} * \frac{GRP_{kaliningradpercapita}}{GDP_{russiapercapita}}$$

Le chiffre USD 4 400 a été obtenu pour 2000 en utilisant cette formule (par exemple, Smorodinskaya 2001, 2003), de même pour le chiffre US 5 337, en 2002.

$$8087 * \frac{43631}{66111} = 5337.1$$

(Les données pour une comparaison internationale sont disponibles sur www.gks.ru)

Cependant, ces chiffres ne prennent pas en compte un régime économique spécifique, à savoir le détachement, ainsi que la localisation géographique de Kaliningrad et, par conséquent, les différences de prix substantielles sur de nombreux produits.

Une approche plus subtile serait de réaliser des comparaisons directes de PIB direct/PRB (PPP) par tête comme cela fut fait dans le projet de comparaison du pouvoir d'achat entre Kaliningrad et la Lituanie par le groupe de recherche sous la direction de I. Samson en 2002, avec l'aide de I. Eliseeva et de FINEC. Cette approche, bien que plus laborieuse, révèle une PPP plus exacte et plus fiable puisqu'elle compare le pouvoir d'achat directement dans les régions qui ont des structures de consommation comparables. Cette recherche révéla que le ratio de pouvoir d'achat rouble/lit à Kaliningrad et en Lituanie, pour la première moitié de 2001, équivalait à 0,95. Comme les calculs étaient basés sur la consommation de ménage seulement et ne prenaient pas en compte les dépenses du gouvernement, le chiffre final devrait s'approcher de 85% (Samson et al. 2002). Sur la base des données de cette recherche, le PRB (PPP) par tête à Kaliningrad en 2000 devrait être estimé à 6025 USD, ou 37 % de plus que le chiffre obtenu par une déduction directe de la moyenne russe calculée selon les données du Goskomstat.

Les calculs de PPP montrent que Kaliningrad se situe approximativement dans la moyenne russe. Elle est en retard sur la Lituanie, bien que d'une manière moins significative qu'il n'y paraît. En même temps, elle est proche du niveau de la Voïvodie de Warmie-Mazurie en Pologne, voisin direct de Kaliningrad avec de nombreux problèmes structurels sérieux et le plus haut taux de chômage de Pologne. Ces découvertes sont également cohérentes avec les données sur la consommation régionale des ménages. Par exemple, Kaliningrad se trouve parmi les régions russes avec la plus forte consommation par tête pour les automobiles (2^{ème}) et pour la viande.

2.3. Kaliningrad en comparaison

2.3.1. Comparaisons internationales

Lorsque l'on fait des comparaisons internationales entre Kaliningrad et des Etats étrangers, il est nécessaire de prendre en compte des différences de tailles dans la méthodologie statistique. Le produit régional brut dans les statistiques russes (contrairement au produit intérieur brut) n'inclut pas la valeur ajoutée sur les services collectifs non marchands (défense, administration publique, recherche scientifique non marchande, qui s'élève à 12-13% du produit brut intérieur de la Russie). En même temps, les services collectifs non marchands dans les statistiques de l'UE sont complètement répartis sur les régions. Ainsi, le véritable produit régional brut de l'exclave devrait être corrigé vers le haut de 12-13% lorsqu'on le compare avec le PIB des pays voisins.

Les voisins immédiats de Kaliningrad, la Pologne et la Lituanie, réussirent à faire face à la crise de la transition rapidement et ont passé la vitesse supérieure vers une croissance économique dynamique dès 1995. Pendant ce temps, la Russie en général, et Kaliningrad en particulier, étaient toujours enlisées dans une profonde crise économique, causée par des réformes hésitantes. Lorsque la Russie atteint finalement des chiffres positifs, les deux voisins de Kaliningrad étaient déjà au-dessus de leur niveau des années 1990. Alors que la Pologne a fait face à la transition d'une façon mieux réussie, il y a eu un ralentissement dans les années 2000. Sa croissance économique entre 1999-2004 se situait en moyenne à 3,4%. La Lituanie, d'autre part, affichait un fort dynamisme économique, maintenant des taux de croissance annuels de 5,8% tout au long de la même période (voir Yudanov (2002) pour une analyse de la transition dans

les pays Baltes). La Russie a atteint le niveau moyen de 6,7 %, et Kaliningrad atteignit jusqu'à 10% de croissance moyenne sur les sept années suivant 1998. Le tableau serait toutefois fondamentalement différent si nous portions un regard sur des séries temporelles plus longues couvrant l'ensemble de la transition. La Pologne, contrairement à la Lituanie et à la Russie, a employé avec succès la thérapie de choc macroéconomique ; elle a réussi à croître presque tout de suite. C'est pourquoi le taux de croissance moyen polonais entre 1991-2004, s'élevant à 3,4%, est si élevé en comparaison des deux autres pays. En fait, la Lituanie et la Russie ont atteint un taux de croissance annuel négatif entre 1991 et 2004, respectivement -0,4 % et -1,1 %. Par ailleurs, les données pour la dernière décennie (1995-2005) sont moins favorables à la Russie et surtout à son exclave Balte. Pendant que la Pologne et la Lituanie ont connu respectivement une croissance moyenne de 4% et 5,7 %, la Russie arriva plutôt à 3,2% et Kaliningrad, en raison d'un fort déclin économique dans les années 1990 et malgré une reprise rapide de la croissance dans les 2000, à 2,3% seulement (cf. Tableau 3 dans l'appendice).

2.3.2. Comparaisons interrégionales : orientation de la production du nord-ouest de la Russie

Kaliningrad fait partie du district de la Russie du Nord-ouest avec neuf autres régions incluant la ville de Saint-Pétersbourg. Le Nord-ouest est un des districts fédéraux les plus dynamiques de Russie. Par exemple, en 2003, le Nord-ouest a affiché le plus haut taux de croissance industrielle (11,1%), le second plus haut taux d'investissement (23,2%) et le plus haut taux de construction de maisons (23,1 %) du pays.

Tous les sujets de la région du Nord-ouest peuvent être classés en trois groupes selon leur spécialisation :

- Le premier groupe est composé des régions avec une orientation marquée vers l'exportation. La métallurgie pourvoit à 63,2 % de la production industrielle de l'Oblast de Vologod. L'industrie du bois est décisive pour la Carélie, 46,6% de sa production industrielle provenant de ce secteur. Komi dispose d'une extraction de pétrole développée ainsi que d'industries minières (charbon, bauxites). L'Oblast de Mourmansk vit grâce à la pêche et aux mines. Toutes ces régions sont dépendantes des exportations de matières brutes et de biens semi-finis.

- Le second groupe est composé de régions aux économies diversifiées, combinant la production destinée à la fois aux exportations et aux marchés domestiques. Tels sont les Oblast de Arkhangelsk et Novgorod. Cette dernière est particulièrement intéressante à ce point de vue car elle a réussi à attirer des investissements étrangers dans le secteur industriel relativement importants, incluant des matériaux de construction, l'industrie chimique, la transformation alimentaire et la construction de machines. Le total USD 212,75 millions d'investissements étrangers est arrivé dans l'Oblast de Novgorod en 2003, comprenant USD 101,1 millions d'IDE. C'est quatre fois plus qu'à Kaliningrad, malgré la plus petite population de Novgorod (728 700 personnes), et sept fois plus pour les IDE.

- Le troisième groupe a principalement développé des industries satisfaisant la demande intérieure russe. Ce groupe est composé de la ville de Saint-Pétersbourg et des Oblast de Leningrad, Kaliningrad et de Pskov. Ce groupe a affiché le taux de croissance le plus dynamique de ces dernières années. Le leader du groupe et de toute la région Nord-ouest est Saint-Pétersbourg. En 2004, son PRB a augmenté de 8,5% et la production industrielle de 14,1 %. L'économie de la ville a attiré 950 millions USD d'investissements étrangers. Alors que 36% du montant total des investissements USD 4 milliards est allé dans la construction, 19% dans le transport et 15% dans l'industrie, les investisseurs étrangers préfèrent le secteur industriel qui a accumulé 77% des investissements étrangers, surtout la construction des machines, la métallurgie et la transformation des biens alimentaires. Selon diverses sources, les investisseurs, étrangers et russes préfèrent Saint-Pétersbourg en raison de la taille substantielle de son marché et de son emplacement comme « porte vers la Russie ». La présence d'une nombreuse main-d'œuvre qualifiée est également jugée comme un facteur positif.

Il y a beaucoup d'autres implantations avantageuses pour des industries de substitution et d'importation dans le Nord-ouest ou ailleurs en Russie. Investir à Saint-Pétersbourg, dans l'Oblast de Leningrad, à Novgorod ou dans l'Oblast de Moscou fournit des motivations à plus long terme que Kaliningrad ne pourrait jamais offrir : des marchés vastes, de grands foyers de main-d'œuvre, incluant une force de travail qualifiée, suffisamment d'intermédiaires. En d'autres termes, la filière complète depuis l'amont à l'aval pour les affaires. La comparaison avec Saint-Pétersbourg est instructive : offrant les avantages de son emplacement de « porte vers la Russie », Saint-Pétersbourg et l'Oblast de Leningrad maximisent les opportunités et minimisent les

risques d'investissement en offrant de plus grandes réserves de main-d'œuvre et en évitant le transit international et les autres facteurs de vulnérabilité spécifiques aux enclaves. Dans les conditions pures et parfaites de marché, sans aucune discrimination positive de Kaliningrad, il ne lui serait pas possible d'entrer en concurrence avec les autres régions russes du continent.

2.4. Le commerce extérieur et les échanges avec la Russie : une position intermédiaire entre la Russie et l'UE

2.4.1. La structure du commerce extérieur

La libéralisation de l'économie et du commerce, articulée avec les facilités douanières pour Kaliningrad, a eu pour résultat une croissance rapide du commerce extérieur dans la première moitié des années 1990. Les flux totaux de commerce extérieur ont atteint un sommet en 1997 avant de baisser en raison des conséquences de la crise monétaire de 1998. Cependant, la crise avait déjà impulsé la croissance industrielle, qui a résulté dans des flux commerciaux extérieurs encore plus importants à partir de 2002.

Dans l'ensemble, on peut distinguer deux périodes dans le développement commercial extérieur de Kaliningrad, 1991-1998 et à compter de 1999. Sur la première période, les flux commerciaux extérieurs totaux ont été décuplés grâce à la libéralisation de l'économie et du commerce. La crise d'août 1998 et la dévaluation du rouble ont conduit la Russie en général et Kaliningrad en particulier vers la deuxième période, où la ZES et la croissance de la consommation intérieure russe devinrent les locomotives de la croissance économique russe. La région développe modestement ses volumes d'exportation, principalement grâce au pétrole brut mais aussi aux exportations de cellulose, de poisson et de fabrication de machines. Le phénomène principal est une augmentation spectaculaire des importations servant les besoins des industries de substitution à Kaliningrad, et ayant émergé pratiquement à partir de rien.

Les deux périodes ont des caractéristiques communes. A partir de 1995, la balance du commerce extérieur est négative. Culminant à 824 millions USD, soit 46,7 %, en 1997, la balance négative était moindre pendant quatre années consécutives, jusqu'à ce

qu'elle dépasse le seuil du milliard en 2002. C'était plus que deux milliards USD en 2005. Deux facteurs expliquent l'équilibre de la balance commerciale. Tout d'abord, la ZES de Kaliningrad fut improprement utilisée comme porte vers la Russie ; cependant, l'importance relative de ce facteur a apparemment baissé au cours des dernières années. La seconde explication, essentielle, repose sur les volumes croissants de sorties industrielles vers la Russie continentale et dans la nouvelle spécialisation industrielle de l'économie régionale.

L'analyse du commerce extérieur gagne en importance dans le contexte de l'élargissement de l'UE et l'accession de la Russie à l'OMC. Pour synthétiser la discussion, on peut considérer l'Oblast de Kaliningrad comme un quasi-petit Etat et lui appliquer les hypothèses de la théorie des petits Etats. Puisque la population de Kaliningrad n'atteint même pas le seuil du million, la région possède un marché intérieur limité qui ne permet pas d'atteindre les niveaux d'économies d'échelle de la plupart des industries. La région ne possède pas par ailleurs de ressources de base suffisantes. Tout ceci est typique des petits Etats. Les limites du marché local et des ressources de base créent une asymétrie significative entre la production intérieure et la consommation (Armstrong, Read, 1998). Le commerce joue un rôle vital dans de telles économies, puisqu'il soutient le fonctionnement des systèmes économiques dans l'ensemble. Le commerce extérieur, de même que le commerce avec les régions russes continentales, joue également un rôle extrêmement important dans l'économie de Kaliningrad. Il est intégré, bien que de façon spécifique, à l'économie européenne. Néanmoins, tout comme une partie intégrante de la Fédération russe, l'Oblast maintient des liens économiques resserrés avec la Russie continentale. Ces liens sont même devenus plus forts encore au début des années 2000 en raison de la substitution des importations par des investissements russes d'Etat et privés dans la région. Les processus externes, tels que l'élargissement de l'UE ou l'accession à l'OMC de la Russie, constituent des chocs économiques et ont un impact assez grand sur les flux du commerce régional. Il est essentiel de comprendre ceci pour appréhender le contexte commercial et l'économie régionale de Kaliningrad. Comprendre les flux régionaux commerciaux peut s'avérer toutefois difficile, les statistiques sur le commerce n'étant pas entièrement fiables, et exigeant des interprétations supplémentaires.

Encadré 2.1. Différences de méthodologie de production de données commerciales et écarts résultants sur ces données

Les statistiques sur les données des échanges commerciaux sont disponibles auprès de deux sources principales : l'Office des Douanes du Nord-ouest (auquel nous nous référerons sous l'acronyme NWCO ou Office des Douanes) et le Comité Régional de Kaliningrad pour la Statistique (auquel nous nous référerons sous l'acronyme KRCS ou Goskomstat). Une explication complète des différences de méthodologies statistiques sort du périmètre de la thèse.

Tableau 2.14.: Différences de données commerciales entre KRCS et NWCO, 1999-2001, en millions USD

		1999	2000	2001
Montant total des échanges commerciaux extérieurs	KRCS	1207,7	1344,9	1541,6
	NWCO	1163,2	1340,3	1413,6
	Ecart	3.8%	0.3%	9.1%
Exportation	KRCS	383,6	519,0	507,5
	NWCO	287,7	452,2	403,1
	Ecart	33.3%	14.8%	25.9%
Importation	KRCS	824,1	825,9	1034,0
	NWCO	875,5	887,8	1010,5
	Ecart	-6.2%	-7.5%	2.3%
Balance commerciale	KRCS	-440,5	-306,9	-526,5
	NWCO	-587,5	-435,6	-607,4
	Ecart	-33.4%	-42.9%	-15.40%

Sources : KRCS (2001, 2002) ; NWCO (2001, 2002)

On peut brièvement noter les points suivants. Les statistiques douanières proviennent de l'analyse des déclarations de fret auprès des douanes. Par conséquent, ils ne prennent pas en compte plusieurs types de flux commerciaux transfrontaliers. Le KRCS prend les données douanières comme base de travail et les corrige en y ajoutant (a) les flux commerciaux avec la Biélorussie, en raison de l'union douanière avec la Russie, (b) l'achat et la vente de bunker fioul, (c) une partie des échanges de pétrole brut, (d) le commerce frontalier dans les deux directions, (e) le commerce de services et quelques autres flux mineurs de commerce extérieur. Les différences méthodologiques expliquent l'écart entre les données du KRCS et celles du NWCO sur le commerce régional. Le même phénomène est observable dans les statistiques russes dans l'ensemble. Cependant, Kaliningrad affiche des spécificités à cet égard. Alors que les statistiques russes montrent des écarts du côté des importations (les importations selon le Comité de Statistique de l'Etat sont plus hautes que celles des statistiques des douanes), la situation à Kaliningrad est marquée par des différences du côté des exportations (les chiffres du KRCS sont substantiellement supérieurs). Ceci peut s'expliquer par les spécificités du commerce extérieur réalisé par les entreprises basées à Kaliningrad. Les éléments principaux à corriger sont les exportations de poisson, le commerce avec la Biélorussie, le commerce de bunker fioul, le commerce dans les services et la prise en compte du commerce frontalier. Les exportations sont généralement supérieures à tous niveaux.

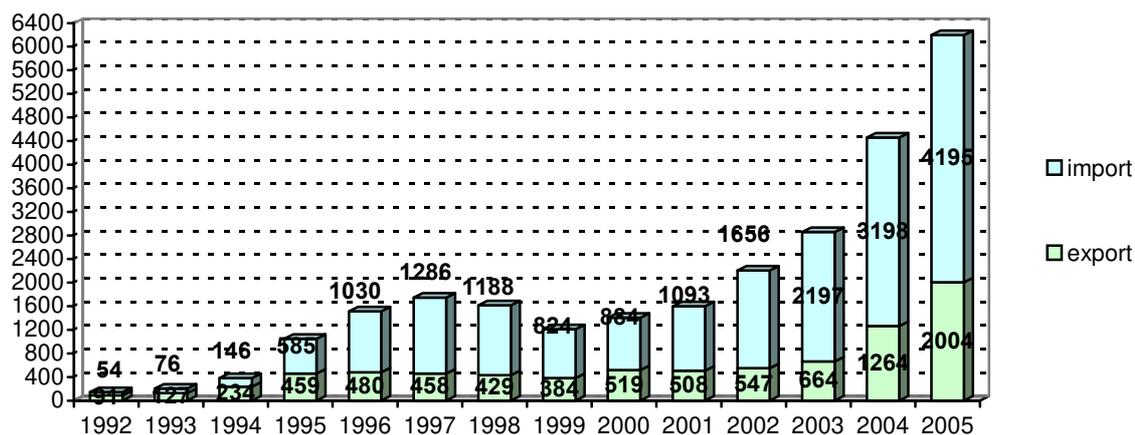
Table 2.15. Dynamique du commerce extérieur 1992-2005 (méthodologie Goskomstat)

Année	X+M, mln USD	X, mln USD	% (X+M)	M, mln USD	% (X+M)	X-M, mln USD	% (X+M)
1992	145,4	91,4	62,9	54,0	37,1	37,4	25,7
1993	202,0	126,0	62,4	76,0	37,6	50,0	24,8
1994	380,0	234,0	61,6	146,0	38,4	88,0	23,2
1995	1044,5	459,4	44,0	585,1	56,0	-125,7	-12,0
1996	1510,8	480,0	31,8	1030,0	68,2	-549,2	-36,4
1997	1743,5	457,7	26,3	1285,8	73,7	-824,0	-47,6
1998	1617,2	429,3	26,6	1187,9	73,4	-758,6	-46,8
1999	1207,7	383,6	32,8	824,1	68,2	-440,5	-36,4
2000	1403,2	519,0	37,0	884,2	63,0	-365,2	-26,0
2001	1600,5	507,5	31,7	1093,0	68,3	-585,5	-36,6
2002	2203,1	547,2	24,8	1655,9	75,2	-1118,7	-50,8
2003	2861,0	663,7	23,2	2197,3	77,8	-1533,6	-53,6
2004	4462,0	1264,0	28,3	3198,0	71,7	-1934,0	-43,3
2005	6199,0	2004,9	32,8	4194,1	68,5	-2189,2	-35,3

Source: KRCS 2002, 2004, 2005.

Note: X, exportations; M, importations, (X+M), commerce étranger total, (X-M) – balance commerciale.

Figure 2.5. Balance Commerciale extérieure dans l'Oblast de, 1992-2005, Goskomstat méthodologie, en millions USD



Source: KRCS, selon les années.

Un des problèmes avec l'utilisation des statistiques d'exportation est qu'une grande partie d'elles concerne la production des autres régions de Russie enregistrée et exportée depuis Kaliningrad pour différentes raisons logistiques et financières. Les données du Bureau de Douane pour les exportations de la ZES sont plus fiables comme

source d'information sur les sorties de marchandises spécifiquement produites dans la ZES. Les chiffres sont fortement inférieurs aux statistiques d'exportation officielles.

Tableau 2.18. Exportation de la production de la ZES en 2004.

TN VED code		Poids net, millier de tonnes	Prix, million USD	Part total exportation de la ZES (%)
	<i>Total exportation ZES :</i>	1152,6	301,8	100,0
2709	Pétrole brut	710,0	187,1	62,0
4704	Cellulose Bois	103,0	35,0	11,6
4802	Papier et papier cartonné non enduit	22,1	16,4	5,4
4407	Bois de construction scié	46,8	14,0	4,6
7204	Chute de métaux ferreux	102,4	11,8	3,9
1205	Graines de colza	34,0	7,9	2,6
4403	Bois de construction brut	50,3	6,1	2,0
4805	Autre papier et papier cartonné non enduit	10,6	3,0	1,0
	Total 8 positions:	1079,3	281,3	93,2

Source: NWCO 2005: 27.

Tableau 2.19. Niveau de concentration des exportations de Kaliningrad, Russie et Lituanie, 2001.

	Kaliningrad, 2001	Lituanie, 2001	Russie, 2001	Kaliningrad, 2004	Kaliningrad, 2004, total des exportations de pétrole
3 biens principaux	90	51	38	79	57
5 biens principaux	96	66	48	89	74
10 biens principaux	100	85	57	93 (8 biens)	82

Source: EU-Russia Cooperation Program (2004a: 11); les calculs de 2004 de l'auteur sont basés sur le NWCO (2005: 27). Les exportations prises en considération pour Kaliningrad sont seulement « les exportations ZES », inférieures aux chiffres d'exportations totaux (cf. tableaux ci-dessus).

Les exportations de Kaliningrad sont concentrées. Sa petite taille est certainement responsable de cet état de choses. Cependant, le degré de concentration est très élevé même pour une petite économie. Pour preuve, la comparaison avec la Lituanie, petite

économie en soi, dans le tableau ci-dessus. Pendant que, pour la Lituanie, les trois principaux biens à l'exportation en 2001 atteignent 51% ; les cinq principaux, 66% et les dix principaux 85% des exportations totales ; les chiffres correspondant à Kaliningrad s'élèvent respectivement à 90%, 96% et 100%. La concentration tend à diminuer légèrement, bien qu'elle reste très élevée.

En 2004, le pétrole atteignait 62% des exportations ZES (67,3% en 2001). Le tableau ci-dessus concerne les exportations régionales "nettes", qui sont les exportations de biens produits dans l'Oblast sous le régime de la ZES. Cinq biens sont responsables à concurrence de 89%, et huit à concurrence de 93% des exportations. Cela est principalement dû aux exportations de pétrole. Néanmoins, même si on regarde les exportations nettes de pétrole (tableau ci-dessus), la concentration reste élevée (57% pour trois, 74% pour cinq, et 82% pour huit biens principaux). Les matériaux bruts et les biens avec une faible valeur ajoutée comme le bois, la cellulose, le papier et papier cartonné dominant.

En plus d'être peu diversifiées, les exportations sous le régime de la ZES sont également faibles en ce qui concerne l'économie régionale dans son ensemble.

Entre 2001 et 2004, les exportations sous le régime de la ZES ne dépassaient pas les 15-20% du PRB. Ces observations reflètent le caractère de "non exportation" de l'économie régionale. Si l'on compare, en 2001-2002, cet indicateur s'élevait à 35% à Novgorod, 37% en Russie dans son ensemble, 40% en Lituanie et Lettonie, et 26% en Pologne. Les comparaisons avec les Etats indépendants, tels que la Russie, la Lituanie ou la Lettonie sont, indiscutablement, d'une valeur limitée. Un Etat indépendant ou non souverain ne peut pas directement être comparé à ce niveau vu qu'une région mène un commerce interrégional à l'intérieur du pays aussi (le commerce de Kaliningrad avec le continent russe). La comparaison avec Novgorod, quant à elle, est tout à fait valable et reflète une structure plus diversifiée de la sortie commerciale de Novgorod en comparaison avec l'orientation dominante de Kaliningrad vers le marché russe.

Les importations sont utilisées pour deux raisons. Premièrement, elles comblent les besoins de la consommation domestique. La petite taille de la production régionale de base rend l'importation de toute sorte de biens inévitable. Les régulations de la ZES et

la situation géographique de l'enclave rendent souvent les importations des pays de l'UE voisins préférables aux biens russes. De plus, les importations sont largement utilisées par les industries basées à Kaliningrad. La dominance de la production de produits alimentaires et de fabrications de machines dans la structure de l'importation est frappante. Les importations de fabrication de machines s'élèvent à 44,7%, alors que les importations de produits alimentaires atteignent 25,7% des importations totales (et donc plus de 70% pour les deux secteurs combinés). Cela s'explique par trois facteurs:

- la consommation domestique ;
- la vitesse croissante du réarmement technologique des industries locales basées sur les machines importées ;
- et, plus particulièrement, le développement rapide de la transformation alimentaire et des industries de construction de machines orientées vers le marché russe.

L'économie parallèle peut aussi jouer un rôle important dans l'explication de volumes d'importations si élevés. L'absence de TVA à l'importation crée de grosses incitations pour l'évasion fiscale à travers des arrangements illégaux en envoyant des marchandises importées à la ZES exempte de taxes et ensuite en Russie (par exemple en les masquant comme biens produits dans la ZES). Des calculs approximatifs peuvent facilement illustrer ce point. La production industrielle totale de la région était d'environ 1,9 milliard USD en 2004. Les ventes au détail totales pour la même année se sont élevées à 1 milliard USD. Au même moment, les entreprises de Kaliningrad ont importé des marchandises dans un régime exempt de zone de douane (sans payer des impôts à l'importation) pour une valeur totale de 2,5 milliards USD. Même si nous supposons que l'industrie et le commerce utilisaient exclusivement des biens importés comme entrées et que leur valeur ajoutée moyenne était de 20%, ils ne peuvent pas consommer plus de 2,4 milliards USD d'importations. Un autre fait troublant est que, pendant que les statistiques douanières signalent que le montant total des biens produits pour l'exportation (incluses les exportations pures et les sorties vers le continent russe) totalisent 2,1 milliards USD, les données du Goskomstat affirment que la production industrielle totale régionale s'élevait à 1,9 milliard USD. Il est tout à fait possible que les compagnies rapportent des chiffres sous-évalués au Bureau des Statistiques ou des volumes de production gonflés au Service des douanes (Usanov 2005: 128-129).

Tournons-nous à présent vers la structure géographique du commerce extérieur. Deux tableaux ci-dessous contiennent les données de 2004, de même qu'une comparaison avec l'année 2000.

Tableau 2.21. Partenaires commerciaux avec un chiffre d'affaires total de plus de 20 millions USD, 2004, in millier USD.

Code du pays	Pays	Exportations	Importations
Total:		1 089 419 ,4	3 006 801 ,4
Inclus			
040	Autriche	2 796,8	39 434,8
032	Argentine	0	39 965,7
056	Belgique	18 908,1	57 103,9
076	Brésil	0	155 648,1
348	Hongrie	1 614,9	20 167,5
276	Allemagne (1 ^{er})	213 469,9	637 564,8
208	Danemark	15 080,2	27 467,1
360	Indonésie	5 073,5	16 745,7
364	Iran	52 058,6	1 239,2
724	Espagne	16 095,9	30 583,2
380	Italie	6 647,3	87 856,6
398	Kazakhstan	3 645,0	17 587,2
156	Chine	3 306,4	141 638,6
410	Corée du Sud	476,3	170 954,3
428	Lettonie	27 398,2	24 646,5
440	Lituanie (3 ^{ème})	69 837,0	243,130,4
478	Mauritanie	19,5	33 681,7
458	Malaisie	3 483,7	46 310,7
528	Pays-Bas	102 457,0	109 842,3
578	Norvège	69 214,9	9 175,7
616	Pologne (2 ^{ème})	64 666,3	421 884,3
826	Royaume-Uni	3 490,1	57 508,7
840	USA	8 561,4	92 146,0
764	Thaïlande	4,5	83 722,2
792	Turquie	1 521,5	29 799,9
246	Finlande	12 035,6	28 174,7
250	France	231 203,9	65 460,4
203	République Tchèque	6 513,3	32 215,5
752	Suède	13 888,2	47 903,2
804	Ukraine	38 643,7	49 129,4
392	Japon	2 010,6	31 326,9

Groupe de pays:			
10	CIS	48,794.5	68,649.5
20	OCDE	818,518.3	2,038,034.7
21	UE	823,345.8	1,975,759.9
40	CEE	176,412.5	775,904.2
50	APEC	50,137.0	632,155.3

Source: NWCO 2005.

Note: la Biélorussie, bien qu'important partenaire commercial de Kaliningrad, n'est pas mentionnée dans le tableau vu qu'elle fait partie de l'Union douanière avec la Russie. La Biélorussie est donc reprise dans la catégorie « pays étranger ».

La structure géographique du commerce extérieur de la région de Kaliningrad possède les caractéristiques suivantes :

- On remarque des fluctuations considérables dans le temps au niveau de l'exportation. Celles-ci sont largement dues aux changements quant aux destinations des exportations de pétrole. Durant de nombreuses années, le pétrole était principalement exporté en Pologne. Cependant, en 2004, la France est devenue le marché cible d'exportation de pétrole, ce qui explique sa prédominance soudaine sur l'Allemagne. Les importations démontrent moins de fluctuations grâce à une structure des biens plus diversifiée.
- Le commerce extérieur de Kaliningrad est plutôt concentré. Environ 70% des exportations et importations sont réalisés par les dix premiers pays. L'Union Européenne domine les flux de commerce extérieur de la région. En 2004, l'UE représentait 75,6% des exportations et 65,7% des importations. Ces chiffres incluent 16,2% des exportations vers et 25,8% des importations de la CEE 10 (les pays adhérents en 2004).
- Les principaux partenaires commerciaux avec de faibles variations au fil des années furent l'Allemagne, la Pologne et la Lituanie.
- Au contraire, les Etats CIS sont moins importants. En 2000, 5,8% du chiffre d'affaire total du commerce extérieur était réalisé avec les CIS. Ce chiffre est tombé à 2,9% en 2004 (4,5% d'exportations et 2,3% d'importations). Les partenaires commerciaux principaux dans les CIS sont la Biélorussie et l'Ukraine.

En 2001, en terme de chiffre d'affaires commercial total avec l'Oblast, la Pologne prit la première place (281,3 millions USD), l'Allemagne la deuxième (268,8 millions

USD), et la Lituanie la troisième (113,4 millions USD). Ces trois pays sont les traditionnels principaux partenaires commerciaux de la région de Kaliningrad. La Pologne fut le principal importateur de la production de la région de Kaliningrad durant des années (grâce aux exportations brutes de pétrole), alors que l'Allemagne a toujours été le principal fournisseur d'importations de la région. En 2004, l'Allemagne est devenue le leader incontestable dans le commerce extérieur de Kaliningrad. Son leadership du côté des exportations est surtout dû à la réorientation des exportations de Pologne vers les pays d'Europe de l'Est y compris l'Allemagne ces dernières années. En terme d'exportations nettes, l'Allemagne reste le partenaire n°1 bien qu'ayant une marge plus faible sur la Lituanie. L'Allemagne est également leader en importations vu qu'elle est le principal fournisseur de machines de la région. La Pologne avec 486,6 millions USD de chiffre d'affaires de commerce extérieur et la Lituanie avec 313 millions USD sont les deuxième et troisième partenaires commerciaux les plus importants. Le commerce extérieur avec ces pays voisins est plus diversifié. Les importations de produits alimentaires pour les industries alimentaires de la région de Kaliningrad occupent une place importante au sein des importations.

Tableau 2.22. Chiffre d'affaires du commerce extérieur avec l'Allemagne, la Pologne et la Lituanie, 1997-2005, en million USD, données de bureau de douane.

Année	Exportations			Importations		
	Allemagne	Lituanie	Pologne	Allemagne	Lituanie	Pologne
1997	36,8	30,0	101,2	291,1	194,9	203,6
1998	43,6	23,9	99,5	267,6	148,4	189,9
1999	39,7	16,1	95,2	304,8	61,5	114,3
2000	51,6	29,7	154,2	188,1	65,5	140,7
2001	46,3	31,4	125,3	222,5	82,0	156,1
2002	42,8	26,6	119,3	338,4	152,4	250,9
2003	83,0	37,2	43,9	435,2	201,7	343,2
2004	213,5	69,8	64,7	637,6	243,1	421,9
2005	452,0	77,7	54,9	745,8	514,8	258,3

Source: NWCO, différentes années.

Le commerce extérieur avec l'Allemagne est plus concentré, alors que les flux commerciaux avec la Pologne et la Lituanie sont plus diversifiés. Du côté des exportations, le pétrole brut domine les exportations en Allemagne (car, comme vu auparavant, les destinations de l'exportation de pétrole brut ne sont pas stables).

Le 2ème produit est la tourbe. Remarquons la croissance rapide des exportations de colza parmi les produits agricoles. Le colza est devenu un des quelques produits agricoles avec les fourrures et la peau de bétail qui ont réussi à pénétrer les marchés de l'UE 15 et les pays candidats à l'adhésion. La Pologne importe de la région de Kaliningrad du pétrole, du bois, du papier et du papier cartonné. Les matières premières de l'industrie de l'ambre sont aussi bien assurées. En ce qui concerne l'ambre de 1ère qualité pour la bijouterie, elle a été l'objet d'une grande contrebande et donc, après, est à peine apparue dans les statistiques commerciales. Les exportations vers la Lituanie sont plus diversifiées et moins orientées vers les matières premières. La structure de l'exportation vers le voisin nordique a changé sensiblement en 2002-2004, au même titre que l'économie régionale de Kaliningrad qui s'est développée et a changé rapidement.

Auparavant, c'était le "secteur bois" qui dominait (comportant le bois de construction, la cellulose, le papier et le papier cartonné, le papier toilette, les tissus, et le papier peint) représentant environ 40% du volume total, suivi par les poissons frais, refroidis, et congelés.

Les changements qualitatifs qui sont arrivés dans les années récentes ont mené à la disparition de poissons d'exportation vers la Lituanie, puisque le poisson attrapé est maintenant vendu ailleurs ou de plus en plus utilisé par des usines de traitement de poissons basées à Kaliningrad. Le secteur du bois maintient son importance traditionnelle et la machinerie et les exportations d'électronique grand public gagnent de l'importance.

La structure des produits des importations des trois principaux associés commerciaux montre l'importance des composants importés pour les industries régionales, qui visent le marché russe.

62% des importations provenant d'Allemagne concernent le secteur des fabricants de machines. Les trois associés commerciaux sont d'importants fournisseurs de produits alimentaires.

Pour terminer, la Pologne est le principal fournisseur de composants de meubles (cachés dans "autres produits"), largement utilisés par l'industrie régionale du meuble.

2.4.2. Des liens forts avec le continent russe

En dépit d'être une région exclave relativement éloignée de son continent, Kaliningrad est étroitement liée à celui-ci. Les liens économiques et commerciaux se renforcent davantage encore dans les années 2000. L'évaluation du commerce avec les régions russes est une tâche complexe en raison du manque d'objectivité et de fiabilité limitée des données statistiques disponibles. La première tâche serait d'avoir accès au niveau de commerce avec les régions russes sur la base des sources statistiques disponibles. Ensuite, il faut examiner les dynamiques du commerce de ces dernières années. Quand ces données sont trouvées, il devient possible d'estimer le rôle du commerce avec la Russie dans la balance commerciale régionale de marchandises et de constater l'importance du commerce avec le continent russe pour le développement global de l'économie de Kaliningrad.

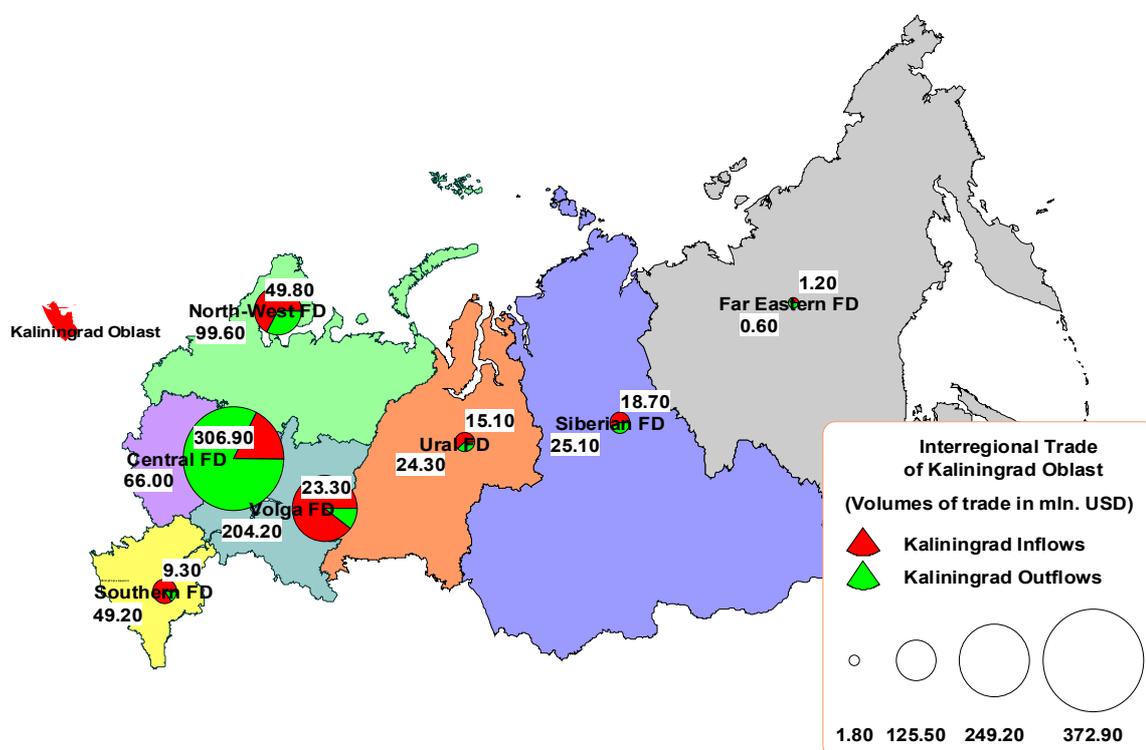
La principale difficulté était d'arriver aux chiffres concernant les apports des régions russes à Kaliningrad. Une méthodologie spéciale, à l'origine appliquée dans Vinokurov (2002b) (cf. Vinokurov 2004d et Samson, Lamande, Vinokurov 2004), a été créée à cet effet. Les résultats des calculs pour l'année 2000 pourraient servir d'évaluations, puisqu'ils sont basés sur beaucoup d'approximations. De plus, en raison des particularités d'utilisation pratique de notre méthodologie, les données reçues sont une évaluation minimum des échanges commerciaux interrégionaux. Les calculs concernent les échanges de marchandises seulement. Ils ne tiennent compte ni des échanges de services ni des approvisionnements en énergie électrique.

Tableau 2.23. Commerce régional de Kaliningrad avec le continent russe, 2000, en millions USD

TN VED		Entrées commerciales	Sorties commerciales
01 – 24	Produits alimentaires et matières premières	89,1	340,8
27	Industrie du carburant et de l'énergie	185,2	13,2
28-35,37-40	Industrie pétrochimique	72,0	1,5
41-43	Cuir non traité et fourrures	0,1	1,0
44,47, 48	Bois et dérivés	34,4	18,6
72-81	Métaux ferreux et non ferreux et dérivés	24,3	1,5
	Autres secteurs	63,8	55,6
	Total	468,9	432,2

Source: Vinokurov (2002b), Samson, Lamande, Vinokurov (2004).

Graphique 2.6. Le commerce interrégional de l'Oblast de Kaliningrad, par zone fédérale, 2000.



Comme nous le voyons, Kaliningrad effectue plus de 90% de ses échanges commerciaux interrégionaux combinés avec la partie européenne du pays. 41,7% des échanges se font avec la Zone fédérale centrale, principalement Moscou et les régions

environnantes. Le district fédéral se trouve être la principale destination des marchandises produites à Kaliningrad. Ceci peut être expliqué tant par la proximité géographique relative que par le rôle prédominant des sorties de produits alimentaires auxquelles Moscou et les régions voisines servent de marchés principaux. Toutefois, l'autre partie de l'explication pourrait être le rôle économique spécifique de la capitale russe qui agit en tant que centre de redistribution financier et commercial pour toute la Russie.

Cependant, en ce qui concerne les livraisons à Kaliningrad, les régions de Russie centrale arrivent en 3^{ème} lieu après les districts fédéraux de Volga et Nord-Ouest. Ceci s'explique par la structure des entrées de Kaliningrad qui se composent principalement de carburant et de matières premières et par les endroits géographiques principaux de ces livraisons. Les plus grosses quantités de carburant et de produits pétrochimiques sont livrées à Kaliningrad par l'Oblast de Perm (district fédéral de Volga) et par d'autres sous-régions du district fédéral de Volga. Komi, Arkhangelsk, et Karelia sont les sources principales du bois et dérivés et des carburants. Malheureusement, il est pratiquement impossible d'estimer avec plus ou moins de précision les apports du continent Russie à la région de Kaliningrad en 2001-2004. Cependant, les données sur les sorties de Kaliningrad destinées au continent Russie sont fournies par le service des douanes.

Comme l'Oblast est la Zone Economique Spéciale (ZES), les marchandises produites dans la zone et destinées au marché russe doivent être dédouanées à la frontière. Les données des douanes pour 2000-2004 témoignent de la croissance explosive des sorties vers le continent Russie, basée sur les privilèges de la ZES et déclenchée par le rétablissement de l'économie russe et de la consommation domestique croissante.

Alors qu'en 2000 les Douanes enregistraient des marchandises pour une valeur de 424,9 millions USD sous le certificat "IM40O EZ" (ce qui confirme nos calculs pendant l'année 2000 basés sur les données de KRCS) ; les sorties se sont développées extrêmement rapidement par la suite. En 2001, on a enregistré la valeur de 618,9 millions USD de marchandises (+45,7%), en 2002, 758,9 millions USD (+22,6%), 1117,8 millions USD en 2003 (+47,3%), 1802 millions USD en 2004 (+61,2%), et

2369,9 millions USD en 2005 (+31,5%). Ainsi, la sortie des marchandises de la ZES vers le continent Russie s'est accrue de 5,5 fois en cinq ans.

Graphique 2.7. Sorties de marchandises de la ZES vers le continent russe en 2000-2005.

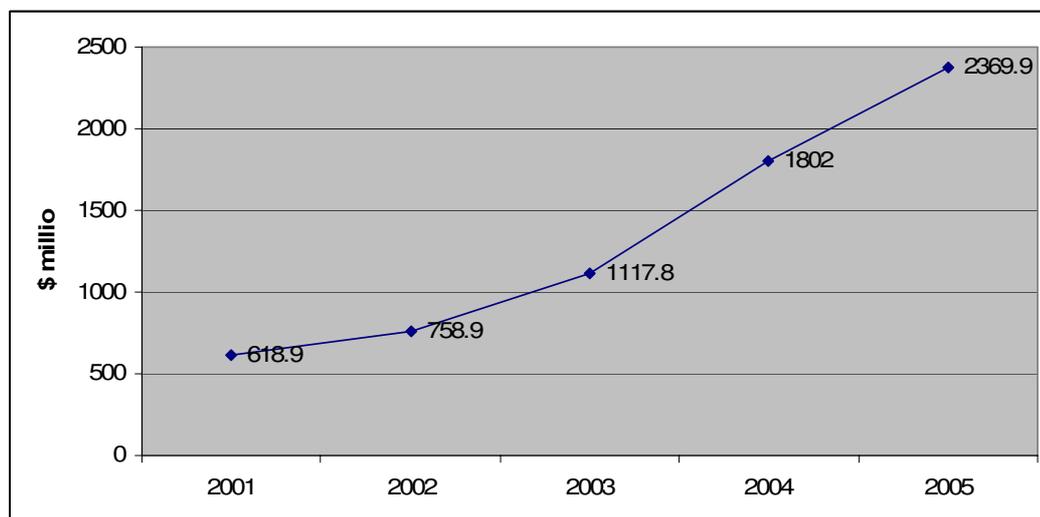


Tableau 2.24. Sorties vers le continent russe sous le régime de la ZES, 2004.

TN VED code		Prix, million USD	Part sur le total des sorties, %
	Total:	1 802,0	100,0
8528	Postes TV	376,2	20,9
8703	Véhicules de passagers	277,4	15,4
1602	Autres produits à base de viande prêts à consommer ou en boîte	223,1	12,4
1604	Caviar, produits à base de poissons prêts à consommer ou en boîte	131,5	7,3
9403	Autres meubles et pièces	61,9	3,4
1517	Margarine	60,2	3,3
0210	Viande et sous-produits de viande (salée, marinée, sèche)	52,1	2,9
2203	Bière	45,8	2,5
5703	Tapis et autres recouvrements de sols	41,7	2,3
8537	Panneaux de commande, consoles... et autres	39,3	2,2

	composants pour appareils électriques		
2309	Produits pour l'alimentation animale	32,0	1,8
8418	Réfrigérateurs, congélateurs	25,5	1,4
4418	Unités en bois pour l'industrie du bâtiment	21,0	1,2
4802	Papier et papier cartonné non enduit	21,0	1,2
8509	Appareils ménagers avec moteurs électriques incorporés	20,9	1,2
8431	Pièces pour les positions 8425-8430 (machines de précision telles que des treuils, des ascenseurs, des ceintures de production)	20,7	1,2
0303	Poissons congelés, excepté le filet de poissons	20,5	1,1
9401	Meubles de salon	19,6	1,1
1601	Saucisses et produits analogues	18,4	1,0
	Total:	1509,1	83,7

Source: NWCO 2005.

Les sorties se composent principalement d'électronique grand public, d'automobiles, et de produits alimentaires. En 2003, la part de la région dans la production russe des ensembles de TV s'est élevée à 35%, et à 33,3% dans la production russe des aspirateurs (les appareils ménagers produits dans Kaliningrad incluent également les micro-ondes et les réfrigérateurs). En même temps, la région a produit 16% de viande en boîte, 34% de poissons en boîte, 6% de meubles, 2,1% de vodka et autres boissons alcoolisées fortes (mais 24% d'exportations de vodka).

2.4.3. Un commerce des services peu développé

Le commerce extérieur dans les services est faible, 179 millions USD du côté des exportations et 117 millions USD du côté des importations en 2005. Cependant, il est particulier et important sous certains aspects.

- Tout d'abord, les services, tout en étant insignifiants en termes relatifs au niveau des importations sont plus importants en terme d'exportations (13,5% environ dans les années 2000).

- Ensuite, le commerce extérieur dans les services produit traditionnellement une balance commerciale très positive excepté en 1997. L'écart positif en 2003 était de 34,5 millions USD.
- Troisièmement, la plus grande part des échanges des services concerne les principaux partenaires commerciaux, particulièrement la Pologne, mais également la Lituanie et l'Allemagne. Le poids des Etats CIS est encore plus petit que dans les échanges de marchandises (exportations de 1,1 million USD et importations de 4 millions USD).
- Quatrièmement, ce sont les services de transport qui dominent dans la structure du commerce extérieur des services aussi bien du côté des exportations que des importations. Par exemple, le transport était responsable de 78,5% des importations et de 96,1 % d'exportations en 2000 (les données de ces dernières années sont indisponibles).
- Cinquièmement, par conséquent, les exportations et les importations des services sont fortement liées à l'augmentation des échanges de marchandises. Il n'y a aucun composant indépendant significatif qui pourrait être capable d'une croissance indépendante. La seule exception est le tourisme ; toutefois le tourisme est encore modeste et, en raison de divers facteurs, mal reflété dans les statistiques.

La libéralisation des services dans le cadre de la volonté d'adhésion de la Russie à l'OMC va probablement devenir un facteur important de croissance économique à moyen terme. Le deuxième facteur relatif est celui des normes UE et de la capacité des entreprises basées à Kaliningrad à devenir un fournisseur de services pour les consommateurs de l'UE, notamment dans les domaines du transport et du tourisme.

Tableau 2.25. Commerce extérieur des services, 1995-2005, million USD

	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Exportations:	58,8	65,0	67,9	78,0	61,3	43,8	52,2	76,6	89,9	89,5	179,3
Etats non-CEI ²⁰	...	...	66,8	77,6	61,0	39,9	51,4	75,6	88,8	88,8	178,4
Etats CEI	...	...	0,1	0,4	0,3	3,9	0,8	1,0	1,1	0,7	0,9
Importations:	29,2	28,4	76,6	39,0	13,5	9,5	46,2	45,8	55,4	65,3	117,0
Etats non-CEI	...	...	72,6	38,3	13,4	9,2	38,0	40,8	51,4	60,3	109,8
Etats CEI	...	...	4,0	4,0	0,1	0,3	8,2	5,0	4,0	5,0	7,2

Source: KRCS (2000: 180, 2004: 265).

²⁰ CEI - Communauté des Etats Independants

2.4.4. Prévisions commerciales

Les prévisions sur base d'équations exponentielles constituent un outil simple qui peut, entre autres applications, être appliqué aux prévisions des échanges commerciaux. Cette approche a été suggérée et appliquée aux échanges commerciaux de Kaliningrad par Elena Bezheleva dans NWCO (2005). Nous avons calculé deux modèles pour les flux totaux de commerce extérieur et pour les sorties de la ZES vers le continent russe. Des évaluations pour 2005-2007 ont été calculées sur la base de ces modèles.

Les équations satisfont aux données réelles. La suite de la tendance annonce des flux totaux de commerce extérieur de, respectivement, 5 741 millions USD, 7 817 millions USD et 10 293 millions USD pour 2005, 2006 et 2007. La prévision pour le commerce avec le continent russe prévoit une augmentation plus forte encore des sorties vers le continent avec des montants de 2 368 millions USD, 3 354 millions USD, et 4 751 millions USD, c'est-à-dire presque trois fois en trois ans.

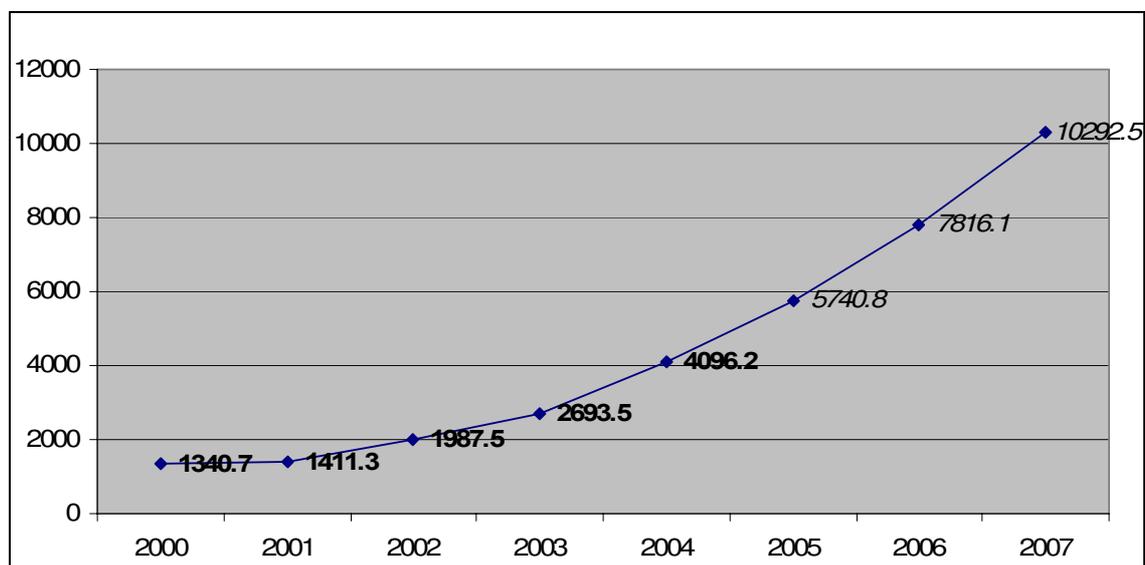
Les données pour le chiffre d'affaires du commerce extérieur pour 2005, devenues disponibles après la réalisation de la prévision, ont semblé être très près de la projection. Quant aux sorties vers le continent russe, les données réelles coïncident pratiquement avec la prévision. La méthode simple de prévisions fonctionne étonnamment bien !

Tableau 2.26. Chiffre d'affaires total du commerce extérieur, valeurs actuelles et prévisionnelles, million USD

$$\text{Equation: } y = 199,57x^2 - 518,11x + 1664,9, R^2 = 0,9968$$

Années	Données actuelles	Prévisions
2000	1 340,7	1 346,4
2001	1 411,3	1 427,0
2002	1 987,5	1 906,7
2003	2 693,5	2 785,6
2004	4 096,2	4 063,6
2005	5 684,4	5 740,8
2006	...	7 817,1
2007	...	10 292,5

Graphique 2.8. Chiffre d'affaires total, 2000-2004 – données actuelles, de 2005 – prévision.



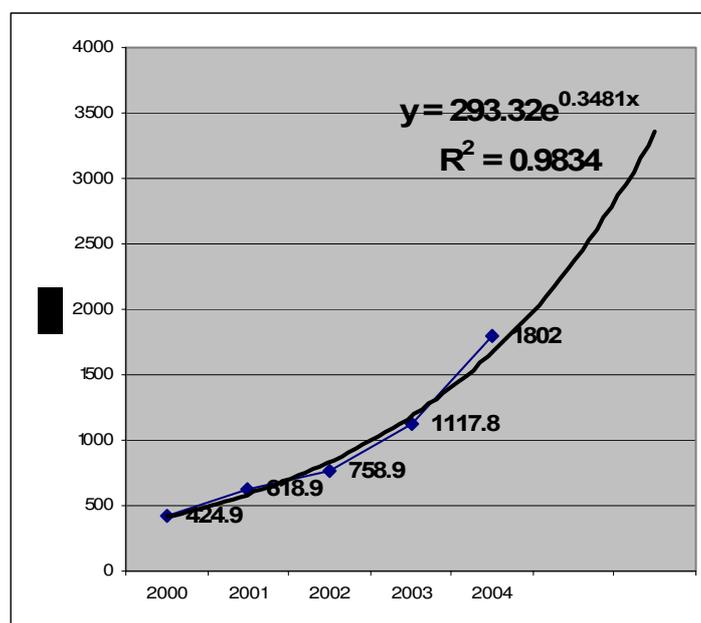
Note: Les prévisions sont en italique.

Tableau 2.27. Sorties vers le continent russe sous le régime de la ZES, valeurs actuelles et prévisionnelles, million US.

Equation: $y = 293,32e^{0.3481x}$, $R^2 = 0,9834$

Années	Données actuelles	Prévisions
2000	424,9	415,5
2001	618,9	588,4
2002	758,9	833,4
2003	1 117,8	1 180,5
2004	1 802,0	1 672,0
2005	2 369,9	2 368,1
2006		3 354,2
2007		4 750,8

Graphique 2.9. Sorties de la ZES vers le continent russe, données actuelles et tendance.



2.4.5. Un degré élevé de franchise commerciale par suite de l'intermédiation commerciale

L'analyse des échanges commerciaux de Kaliningrad avec le continent russe et du commerce extérieur de la région mène aux conclusions suivantes:

- Faire du commerce avec la Russie joue un rôle significatif dans la balance commerciale de l'Oblast de Kaliningrad représente plus de 40% des courants commerciaux globaux.
- La Russie est un fournisseur important de carburants et de production pétrochimique aussi bien que de matières premières dans d'autres secteurs. Fondamentalement, la Fédération Russe sert de source importante de carburants, de production pétrochimique, de métaux, de bois, et d'autres matières premières. En même temps, c'est un marché important pour les importations des industries de substitution de l'Oblast de Kaliningrad : les chaînes de montage pour l'électronique grand public, les automobiles, la transformation de produits alimentaires et les meubles. Cela nous permet de confirmer que l'Oblast joue un rôle de partenaire commercial plus développé dans son commerce avec la Russie achetant les matières premières et du carburant et vendant des biens transformés (Samson 2000a, Samson, Lamande, Vinokurov 2004d).

- Cependant, la croissance commerciale est due d'abord à l'existence de la zone économique spéciale (ZES) et au développement des industries de substitution d'importations orientées vers les marchés russes.
- Les entrées et les sorties commerciales tendent à se développer rapidement après 1998. La plus grande augmentation est enregistrée au niveau des importations et des sorties vers le continent russe. Tandis que les importations excèdent brusquement les entrées de la Russie, les sorties dépassent les "vraies" exportations de ZES de six fois (bien qu'elles étaient à un niveau relativement bas après la crise de 1998).
- Bien qu'il puisse être justifié de caractériser Kaliningrad de "double périphérie" au sens politique, cela ne l'est pas de parler de l'Oblast comme périphérie en termes commerciaux si l'on tient compte de son haut degré de franchise commerciale envers l'UE et le continent russe.

Tableau 2.28. Echanges commerciaux totaux de l'Oblast de Kaliningrad, 1999-2005, million USD.

Année	Monde - Kaliningrad		Russie – Kaliningrad	
	X	M	X	M
1998	297,5	1 130,1	...	...
1999	281,7	800,1	...	...
2000	430,7	807,3	432,2*(424,9 ZES)	468,9*
2001	403,1	1 010,5	618,9 (ZES)	
2002	408,5	1 578,5	758,9 (ZES)	
2003	555,4	2 138,1	1 117,8(ZES)	800**
2004	1 089,4	3 006,8	1 802(ZES)	
2005	1 710,6	3 973,8	2 369,9 (ZES)	

*Source: NWCO (2001-2006); *calculs de l'auteur pour les données de 2000 concernant le commerce avec le continent russe (Vinokurov 2002b). ** - estimation de Gareev, Zhdanov, Fedorov (2005).*

Tableau 2.29. Echanges commerciaux en % du PRB, % (PRB =100%)

	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Commerce extérieur:								
- Chiffre d'affaires du commerce extérieur	118	171	177	154	140	152	158	180
- Exportations totales	24	36	44	52	46	31	33	48
- Importations totales	92	132	125	94	94	121	126	132
- Balance commerciale	-70	-99	-89	-50	-48	-89	-93	-84
Commerce avec le continent russe:								
Livraisons de marchandises vers la Russie sous le régime douanier "IM 40 ZES"*	...	...	...	49	56	58	66	79
Pour référence: PRB au taux de change officiel, USD mln.	1403	898	655	874	1100	1309	1702	2276

Source: KRCS (2000-2006) pour les calculs de PRB; NWCO (2000-2005) pour les échanges commerciaux. Note: * Le certificat IM 40 ZES se réfère aux biens « considérés comme produits dans la ZES »

Kaliningrad est fortement ouvert en termes de commerce. Le degré extrêmement élevé de franchise commerciale régionale est lié au régime de la ZES et à la spécialisation commerciale intermédiaire de l'économie régionale. Les nouveaux calculs pour les échanges commerciaux avec la Russie nous permettent d'accéder à nouveau à la franchise commerciale de Kaliningrad. Typiquement, l'indicateur commercial de franchise est calculé pour les pays à l'aide de la formule suivante :

$$TO = \frac{X + M}{GRP * 2}$$

La formule doit être adaptée au contexte régional afin d'inclure les échanges commerciaux avec le reste du même pays.

$$TO_{region} = \frac{X + M + X_{rus} + M_{rus}}{GRP * 2}$$

Où X_{rus} et M_{rus} correspondent au commerce avec d'autres régions du même pays, la Russie dans notre cas. La franchise commerciale de la région de Kaliningrad s'est élevée à 133,5% en 2000 selon les chiffres officiels pour le produit régional brut. Cela signifie que tous les flux commerciaux (avec les Etats étrangers et avec le continent russe) ont dépassé le PRB de 2,67 fois.

Les échanges commerciaux avec le continent russe s'ajoutent de manière significative à la franchise commerciale régionale faisant de l'Oblast la 3ème région de la fédération russe la plus ouverte en 2000 (après Ingushetia et Khalmikia, qui ont obtenu leur degré plus élevé de franchise commerciale grâce à leur fonction de paradis fiscal (Samson 2002)).

Tableau 2.30. Franchise commerciale, 2000 et 2003

	PRB, million USD	Commerce total, million USD	Franchise commerciale, %
Prix en cours en 2000	837,6	2241,7	133,5
Prix en cours en 2003	1702,2	4611,3	135,5
2000, PPP	6025,0*	2241,7	18,6

Source pour les chiffres pour le PRB 2000 selon le PPP: calculs de l'auteur basés sur Samson, Lamande, Elisseeva, Burova, Fedorov (2002).

En utilisant les données des Douanes pour les sorties vers le continent et l'estimation de Gareev, Zhdanov, et Fedorov (2005) concernant les apports au continent ; il est possible de réaliser une évaluation de la franchise commerciale régionale.

En dépit de la croissance rapide et des changements profonds du commerce, la spécialisation commerciale régionale est apparemment demeurée au même niveau, s'élevant à 135,5% de 2003. En d'autres termes, tous les courants commerciaux (avec les Etats étrangers et avec le continent russe) ont dépassé le PRB de 2,71 fois en 2003.

Nous ne pouvons pas mesurer le degré de franchise commerciale pour 2001 car les données sur les apports du continent russe sont manquantes ; ce qui rend les données commerciales totales incomplètes. Les évaluations supposent que, en dépit de la hausse forte du PRB mesuré au taux de change officiel en 2001-2004, le degré de franchise commerciale est demeuré au même niveau. Dans des comparaisons internationales, la franchise commerciale de Kaliningrad excède celle des petites économies baltes ouvertes comme l'Estonie (avec son 93%, l'Estonie est la plus ouverte parmi les PECO), la Lettonie (60,3%) et la Lituanie (45%)²¹. Elle est comparable à celui de Hong Kong. A Hong Kong, les échanges des marchandises et des services ont atteint 277% du PIB

²¹ Toutefois, la franchise commerciale « des tigres baltiques » excède nettement celle de Kaliningrad en termes de PPA.

en 2001²². La comparaison entre Hong Kong et Kaliningrad est justifiée dans ce cas-ci puisque les calculs de l'OMC pour cette dernière incluent le commerce avec le continent Chinois aussi bien que le commerce avec le reste du monde.

²² Revue politique commerciale OMC, Hong Kong, China, pp.8-9.
http://www.wto.org/english/tratop_e/tpr_e/s109-1_e.doc

Chapitre 3. Les facteurs de compétitivité régionale

3.1. Introduction

Il faut faire la différence entre la concurrence, la compétitivité et l'avantage comparatif. La concurrence internationale pour un produit signifie, dans ce contexte, la part de chaque pays dans l'exportation mondiale du produit. Ce n'est pas une part de marché parce qu'il ne tient pas compte de la production pour le marché domestique. De plus, la concurrence n'exprime pas la compétitivité de chaque pays pour un produit : un ratio similaire pour deux pays démontrerait une plus forte compétitivité pour le plus petit des deux pays. L'avantage comparatif diffère également de la compétitivité : le premier est mesuré entre les produits d'un pays donné tandis que le deuxième est mesuré entre différents pays pour un produit donné. Ensuite, la compétitivité est très dépendante de la conjoncture. Par exemple, de fortes fluctuations d'un taux de change étranger peuvent affecter la compétitivité. L'avantage comparatif, quant à lui, possède une dimension structurelle.

Dans un sens plus général, la compétitivité est l'aptitude à dépasser les autres sur le marché de la concurrence. Une définition plus sophistiquée soulignerait la capacité de produire et de vendre des biens et des services tout en maintenant des revenus élevés et durables. Habituellement, l'accent est mis sur quatre niveaux de compétitivité : la compétitivité des biens, d'une entreprise, d'un secteur et d'un pays. Dans ce dernier cas, le sous niveau régional peut aussi être considéré. Plus le complexe économique d'une région est spécifique et indépendant, plus il y a de raisons d'observer la compétitivité régionale. En tant qu'exclave, Kaliningrad dévoile de multiples spécificités qui permettent de considérer la compétitivité régionale comme un phénomène à part entière.

Nous avons vu, dans le Chapitre 2, que Kaliningrad a fait l'expérience d'un important changement dans sa spécialisation envers le secteur tertiaire et la nouvelle spécialisation industrielle basée sur le rôle intermédiaire dans le commerce UE-Russie. La prochaine étape est de quantifier les avantages compétitifs et comparatifs de la région de même que ses facteurs de production et ses ressources. Sur base de cette investigation, nous serons capables de déterminer si la spécialisation actuelle correspond aux facteurs mentionnés ci-dessus. Y a-t-il une cohérence ou une

contradiction? Il est également important de voir quels types de ressources et d'avantages compétitifs sont actuellement élaborés dans la région.

Dans ce chapitre, les indicateurs macroéconomiques (avantages comparatifs révélés, intensité du commerce intra branche) et microéconomiques (dotation de facteur, coûts de facteur) sont élaborés pour pouvoir évaluer les avantages comparatifs et compétitifs de la région de Kaliningrad. Notre première tâche dans ce chapitre est de révéler la structure de l'avantage comparatif de Kaliningrad. Pour atteindre cet objectif, il faut entreprendre la mesure du commerce intra branche et l'avantage comparatif. La deuxième tâche est de découvrir le facteur basique de dotation et son rôle dans la spécialisation régionale et la compétitivité. De plus, une des questions serait dans quelle mesure la compétitivité de la région est-elle étayée par la simple dotation de facteur. Historiquement, la compétitivité nationale (régionale) était déterminée par la disponibilité d'une source de matières premières. Cependant, avec le développement du progrès scientifique et technique, la disponibilité des facteurs traditionnels est devenue d'une valeur limitée.

Il existe de nombreux ouvrages traitant du calcul de l'avantage comparatif et de la spécialisation internationale. Comme nous calculerons spécifiquement l'indice de Grubel-Lloyd de commerce intra branche et l'indice Lafay de spécialisation internationale, Balassa (1965), Lafay (1979), Lafay et Herzog (1989), et OCDE (2002) sont particulièrement importants. On répertorie également une ample littérature sur les calculs des indices de spécialisation internationale de la Russie et de Kaliningrad, dont Ahrend (2004) et OCDE (2004) pour la Russie parmi les dernières publications ainsi que Samson et autres (1998), Samson et autres (2000b) et Tacis (2000a) pour Kaliningrad. En ce qui concerne le facteur de dotation et le facteur coûts, notre présentation sur les points de productivité du travail de Kaliningrad est largement basée sur le travail réalisé par l'Agence de Développement Régional de Kaliningrad (RDA) et le projet « Support for the Regional Development of Kaliningrad, Russia » (EuropeAid /114287/C/ SV/RU). Les résultats sont repris dans le 5ème Bulletin Economique publié par le Projet « EU-Russia Cooperation Program » (2004d). Par ailleurs, le travail collectif de l'Institut de l'Economie en Transition (IET) de Moscou a fait une tentative d'analyse de l'avantage concurrentiel régional en citant les coûts du travail, les tarifs

d'énergie et le poids relatif des étudiants parmi la population en tant que facteurs importants (IET 2002).

Les experts de Tacis (2002b) se sont penchés sérieusement sur le problème de la captation d'investissements du point de vue des facteurs de compétitivité régionale. La méthodologie centrale appliquée ci-dessous provient d'économistes français, notamment Colletis et Pecqueur (1994), qui élaborent un cadre analytique basé sur la typologie des facteurs compétitifs des régions en termes de ressources et d'actifs spécifiques et génériques. Le cadre de Bernard Pecqueur a été appliqué au cas de Kaliningrad par Samson et al. (2000a, 2000b). La longue route de la transition économique est vue comme le déplacement d'une spécialisation basée sur des ressources génériques vers celle basée sur des biens spécifiques.

La mesure de l'avantage comparatif révélé (ACR) est une méthode classique pour l'analyse de la spécialisation internationale. Une variété d'indices existe. Tâcher d'évaluer l'avantage concurrentiel et la spécialisation de la région de Kaliningrad est compliqué par le fait que ce n'est pas un pays mais la partie d'un pays.

Il est nécessaire de choisir et d'ajuster les méthodologies d'indice qui permettraient de mesurer la situation dans une région selon les données disponibles. Nous emploierons deux indices pour évaluer la spécialisation concurrentielle internationale et le commerce intra branche. Ils seront partiellement modifiés pour les adapter à la mesure de l'avantage comparatif et la spécialisation internationale d'une région et non d'un pays. Nous commencerons par l'explication de l'avantage comparatif révélé (ACR) basé sur les exportations basé sur l'indice de Balassa ACR et son applicabilité et sa rentabilité pour notre étude. Balassa (1965, 1989) et Balassa et Bauwens (1988) seront pertinents à cet égard. Les indices d'ACR sont probablement utiles si utilisés comme une des manières formelles de mesurer l'identité et l'intensité de secteur de l'avantage et de l'inconvénient comparatif (Richardson, Zhang 1999: 3) Nous continuerons à calculer l'indicateur de Lafay afin d'évaluer la spécialisation commerciale basée sur la méthodologie de Gerard Lafay (en particulier Lafay et Herzog 1989).

Finalement, nous calculerons l'indice de Lloyd-Grubel pour mesurer le commerce intra branche dans l'interprétation utilisée par l'OCDE (2002).

3.2. La mesure des avantages comparatifs, de la spécialisation internationale et du commerce intra branche

3.2.1. La mesure des avantages et des désavantages comparatifs révélés pour la région de Kaliningrad : l'applicabilité et la pertinence des indice ACR de Balassa

Cette section traitera de l'applicabilité des indices de l'Avantage Comparatif Révélé (ACR), y compris l'indice exportation de Bela Balassa basé sur l'ACR, dans le contexte actuel de Kaliningrad. Nous parlerons également des aspects pertinents des mesures de l'ACR pour la Russie.

Dans la prochaine section, nous verrons comment calculer les indicateurs de l'avantage comparatif de Lafay. Les mesures de l'avantage comparatif indiqué (ACR) sont réalisées selon diverses méthodologies.

C'est Bela Balassa qui a ouvert la voie (1965, 1989 ; Balassa et Bauwens 1988). Les indices de l'ACR sont probablement utiles s'ils sont utilisés comme une des manières formelles de mesurer l'identité et l'intensité de secteur de l'avantage et de l'inconvénient comparatif (Richardson, Zhang 1999 :3).

D'après Neven (1995), une façon de calculer l'indice de l'ACR basé sur les importations et les exportations est la suivante:

$$RCA_i = \left(\frac{X_i}{\sum X_k} - \frac{M_i}{\sum M_k} \right) \cdot 100$$

Où X_i et M_i sont, respectivement, les exportations et les importations du produit i , et $\sum X_k$ et $\sum M_k$ sont, respectivement, les exportations et les importations totales. La multiplication par 100 est utilisée pour une meilleure présentation de l'indicateur. Ce dernier est délimité par 100 et (-100).

Les limites inférieures et supérieures de l'indice peuvent être atteintes seulement dans le cas théorique de spécialisation commerciale complète et quand il y a seulement deux marchandises. Dans des circonstances réelles, la valeur de l'indice excède rarement 10 (dans des modules).

Plus la valeur de l'indice est haute, plus la spécialisation commerciale est forte. L'indice d'ACR peut être interprété comme une balance commerciale « normalisée » (c'est-à-dire étant donné que la somme des indicateurs d'ACR dans l'ensemble des secteurs est égale à zéro, les avantages comparatifs sont de cette façon mesurés sous les conditions théoriques d'une balance commerciale).

La valeur de cet indicateur est également liée à l'intensité du commerce intra branche. Plus le commerce bidirectionnel est fort, plus la spécialisation est basse et plus l'indice est proche du zéro. L'indice d'ACR peut être employé pour déterminer la nature de la spécialisation. En même temps, il ne permet pas de déterminer l'intensité de la spécialisation.

La difficulté normale en appliquant l'indice d'ACR basé sur les exportations et les importations vers une région serait la disponibilité des données sur le commerce avec d'autres régions du même pays.

Cela exige de regarder une région comme un quasi Etat du point de vue du commerce total. Si les données complètes sont disponibles, l'indice peut être calculé comme suit :

$$RCA_{total\ i} = \left(\frac{X_i + X_{rus\ i}}{\sum X_{total\ k}} - \frac{M_i + M_{rus\ i}}{\sum M_{total\ k}} \right) \cdot 100$$

où $X_{rus\ i}$ et $M_{rus\ i}$ sont, respectivement, la sortie et l'apport du produit i dans le commerce avec d'autres régions d'un même Etat, et $X_{total\ k}$ et $M_{total\ k}$ sont, respectivement, les exportations et importations commerciales totales, ce qui inclut le commerce extérieur et le commerce avec les autres régions du même pays.

Un autre type populaire d'indice ACR est celui basé sur les exportations. Il indique la compétitivité relative d'une industrie d'un pays à ses autres industries à normes globales relatives. Un indice ACR générique et basé sur les exportations est le suivant :

$$RCA_i = \frac{\frac{X_i^j}{X_{total}^j}}{\frac{X_i^{world}}{X_{total}^{world}}}$$

c'est-à-dire, les exportations du pays j dans le secteur i divisées par ses exportations totales au numérateur et les exportations mondiales dans le secteur divisées par les exportations totales mondiales. L'IB (Indice Balassa) basé sur les exportations est une mesure des parts d'exportations d'un pays dans un secteur s, par rapport à l'agrégation particulière des secteurs, relativement à un certain standard des pays, et à un instant particulier t. L'indice Balassa est surtout un concept relatif (De Benedictis et Tamberi 2001).

Cet indice est flexible puisqu'un certain nombre de choix peuvent être faits. Un choix important est, entre autres, où mesurer un ACR : par rapport au monde, à une région ou à un pays. Les calculs d'un indice ACR basé sur les exportations pour la région de Kaliningrad seraient tentants pour deux raisons. Tout d'abord, nous possédons des données pour, à la fois, les exportations dans la signification stricte du terme, c'est-à-dire, dans le commerce extérieur, et les sorties vers le continent russe, tandis que les données sur des entrées provenant de la Russie sont indisponibles.

En outre, l'indice peut être calculé non seulement relativement au monde mais également relativement à la Russie. Dans les deux cas, Kaliningrad serait considéré comme un quasi Etat juste pour son avantage comparatif.

Cependant, il y a des obstacles et des circonstances qui diminuent brusquement l'applicabilité et la valeur finale de tels calculs dans le cas de Kaliningrad. L'indice de Balassa perd une part significative de son attrait comme méthodologie de mesure si on la considère dans la perspective de temps.

En fait, l'indice Balassa peut être particulièrement significatif pour de longues unités de temps étendues sur des décennies. La majorité des études appliquées employant l'IB l'appliquent sur de longues ou très longues périodes de temps pour atteindre des résultats significatifs (par exemple, Laursen 1998 en utilisant les données 1970-1993 pour 19 pays de l'OCDE). Parallèlement, il est appliqué à un éventail de pays pour de

courtes périodes, avec l'intention de comparer les positions comparatives statiques (c'est-à-dire, l'étude de Yeats (1985) analyse ACR de 47 pays en 1976-1978). En attendant, nous possédons seulement des données très limitées pour les sorties de Kaliningrad vers la Russie.

En fait, les données au niveau des quatre chiffres sont disponibles seulement pour 2004, tandis que nous possédons seulement des nombres fragmentaires pour 2001-2004 et rien pour la période de temps avant 2001. La disponibilité des données est ainsi une restriction limitant sérieusement le calcul et la valeur finale pour l'interprétation.

En outre, l'indice d'ACR basé sur les exportations comparerait les exportations régionales aux exportations mondiales. La valeur d'un tel calcul serait limitée par les conditions de changement rapide de la spécialisation et de la croissance économique reflétées en termes de PRB. Tandis que les exportations mondiales changent relativement lentement, le PRB de Kaliningrad en USD (en valeur nominale) a doublé en cinq ans.

Ce serait plus approprié de connecter la mesure de l'avantage comparatif à la taille relative de l'économie régionale et à sa dynamique économique générale. La méthodologie de Gerard Lafay (Lafay et Herzog 1989) permet d'inclure ces variables dans l'analyse.

3.2.2. L'indice de l'avantage comparatif international de Lafay

La mesure de spécialisation internationale d'un pays est basée sur différents indicateurs et ratios, chacun possédant ses propres forces et faiblesses. La mesure de spécialisation internationale d'une région, quant à elle, est compliquée par son inclusion dans l'économie nationale. Il faudrait aussi tenir compte de la dimension économique d'un pays ou d'une région. Quand le ratio prend seulement en compte les flux commerciaux, il peut être biaisé puisqu'une augmentation de flux d'interbranche réduira les valeurs du ratio sans signifier une baisse de compétitivité.

La procédure suivante a été conçue pour pallier à ces problèmes. La méthodologie a été tirée du travail de Gerard Lafay, plus particulièrement de Lafay et Herzog (1989 :

390-392). Cette méthodologie a été initialement appliquée à Kaliningrad dans Samson et al (1998) et Tacis (2002a) à un niveau d'agrégation inférieur (surtout à deux chiffres TN VED).

Nous l'appliquerons à un niveau d'agrégation plus élevé (10 secteurs) et nous présenterons cette mesure au commerce régional global pour 2000, c'est-à-dire incluant le commerce avec le continent russe.

Les symboles suivants sont utilisés:

T – chiffre d'affaire du commerce extérieur (X+M);

PRB – Produit Régional Brut;

X – exportation de biens et services;

M – importation de biens et services;

X_i – exportation de biens et services de type i;

M_i – importation de biens et services de type i.

Pour pallier au biais du ratio basé sur des flux commerciaux extérieurs, la méthodologie prévoit la correction de la balance extérieure d'un produit par la taille du PRB de Kaliningrad: il s'agit du solde relatif

$$y_i = 1000 * (X_i - M_i) / \text{PRB}.$$

L' y_i est comparable en temps et espace, il permet de décrire d'une manière spécifique, année par année, la dimension relative du commerce d'un certain produit ou secteur. Il faudrait aussi éliminer l'impact des facteurs macro-économiques externes qui pourraient déséquilibrer le commerce extérieur. Une situation commerciale équilibrée est prise comme référence.

Le commerce extérieur est utilisé comme base pondérée.

$$g_i = (X_i + M_i) / (X + M).$$

Une position neutre d'un produit dans une balance extérieure est donc:

$$z_i = g_i * y_i.$$

L'avantage comparatif révélé mesure ainsi la contribution pondérée de chaque produit à la balance extérieure. Les valeurs sont positives ou négatives. Cependant, cette

proportion ne suffit pas pour mesurer l'adaptation de l'industrie à la demande de produits finis. Comme à Kaliningrad, quand il y a des ressources naturelles, ce ratio est influencé par l'existence de ressources pétrolières qui réduisent le besoin de surplus de commerce extérieur de produits finis.

Coefficient $F_i = y_i - z_i$, ou $F_i = y_i - g_i \cdot y_i$, ou

$$F_i = 1000 \cdot \frac{T \cdot (X_i - M_i) - (X_i + M_i) \cdot (X - M)}{T \cdot GRP}$$

Selon la formule finale, le ratio F_i caractérise l'influence du produit donné (type i) sur l'avantage comparatif d'une région (solde relatif y_i moins la position neutre z_i).

Le plus gros problème quant à la mesure de l'avantage comparatif d'une région consiste en l'insuffisance typique de données sur le commerce avec d'autres régions du même pays. C'est pourquoi les calculs de l'indice de Lafay dans Samson (1998) et Tacis (2002b) sont basés sur le commerce extérieur seulement, c'est-à-dire ils représentent une mesure incomplète d'avantage comparatif de commerce extérieur.

Le coefficient montre la contribution de chaque bien (ou industrie) dans le chiffre d'affaires du commerce extérieur. Ainsi, le coefficient mesure la spécialisation du commerce extérieur et non pas la spécialisation régionale dans son ensemble.

Le problème est objectif vu que, alors que l'on dispose des données concernant les sorties (données du Bureau de Douane pour les sorties vers le continent russe sous la certification IM40OEZ), les données concernant les apports venant du continent russe à Kaliningrad sont manquants. Une méthodologie spéciale, fournie par Vinokurov (2002b, 2004d), bien que non parfaite, permet d'arriver à une estimation du commerce avec la Russie en 2000 à deux chiffres TN VED (huit secteurs au total). Malheureusement, nous possédons seulement des données sectorielles à un haut niveau d'agrégation et non pour des biens individuels ou des sous branches. C'était impossible d'appliquer cette méthodologie pour estimer le commerce après 2000. Nous avons procédé en calculant l'ACR pour un nombre d'années après 2000. Ces calculs, combinés à ceux réalisés par d'autres auteurs, offrent une évaluation dynamique de la spécialisation du commerce extérieur régional de 1996 à 2004. En plus, « l'ACR régional total » est calculé pour 2000 en se basant à la fois sur le commerce extérieur et

interrégional. Donc, l'ACR régional complet représente une mesure similaire à ce que l'on aurait fait pour un pays.

Tableau 3.1. Avantage comparatif révélé de la région: biens avec un profil majoritairement orienté exportations, indicateur Fi.

Denrée	1996	1998	2000
Pétrole et produits pétroliers	111	129	189
Navires	43	104	59
Engrais*	32	78	45
Cellulose	26	40	28
Métaux ferreux	...	37	...
Produits			
Fragments			
Vodka/ boissons hautement alcoolisées	...	27	9
Vêtements, textiles	...	23	12
Aluminium	...	16	18
Cuivres	...	11	...
Fourrures	...	7	4
Lait et crème	...	...	8
Bois	...	...	5
Poissons et crustacés	32	...	...
Produits de chimie inorganiques*	24	...	...
Papier et papier cartonné	6	...	...

Source: Samson et al. (1998) pour 1996, TACIS (2002a) pour 1998 et 2000.

Tableau 3.2. Avantage comparatif révélé de la région: biens avec un profil majoritairement orienté importations, indicateur Fi.

Denrée	1996	1998	2000
Viande et produits à base de viandes	-22	-15	...
Vin		-15	...
Papier et papier cartonné		-16	...
Tracteurs		-19	...
Polymères et plastiques	-12	-21	-26
Porc		-22	-18
Volaille et sous-produits		-24	-21
Automobiles**	-32	-44	-45
Produits pétroliers	-49	-49	...
Cigarettes**	-49	-87	-42
Métaux ferreux			-13
Sucre			-34
Malt			-9

Blé			-15
Meuble	-9		...
Charbon	-6		...
Céréales, farine	-6		
Vêtements	-6		

Source: Samson et alii. (1998) pour 1996, Tacis (2002a) pour 1998 et 2000.

Nous avons procédé en calculant l'indice de Lafay d'avantage comparatif international à un degré élevé d'agrégation pour 1999-2003 basé sur les données des Douanes disponibles et fiables. La 2ème colonne pour l'année 2000 constitue « l'ACR total » incluant la totalité du commerce de Kaliningrad.

Tableau 3.3. Avantage comparatif révélé pour la région de Kaliningrad²³.

Code TN VED	Secteur	1999	2000	2000 ACR total	2001	2002	2003
01-24	Produits alimentaires	-142	-230	87	-120	-91	-102
27	Pétrole et produits pétroliers	19	227	45	170	168	22
28-35, 37-40	Pétrochimiques	23	0	-81	17	0	0
41-43	Cuir et fourrures	4	3	2	6	9	11
44, 47, 48	Bois de construction et dérivés, pulpe et papier	42	62	42	52	51	5
50-67	Habillement et chaussures	33	13	...	14	13	-3
72-81	Métaux ferreux et non ferreux et dérivés	51	21	-11	2	5	3
84-90	Construction de machines	-179	-86	...	-103	-119	-149
	Autres biens:	-66	-41	...	-39	-36	-27

Il faut se rendre compte que la valeur des calculs de RCA est limitée et ce, pour plusieurs raisons. La raison principale, se basant seulement sur la mesure du commerce extérieur, a été déjà mentionnée.

²³ Les formules avec les valeurs correspondantes sont:
1999: $(1082.6 * (X_i - M_i) - (X_i + M_i) * (-518.9)) / (1082.6 * 655)$
2000: $(1238.1 * (X_i - M_i) - (X_i + M_i) * (-376.6)) / (1238.1 * 874)$
2000 total: $(2139.2 * (X_i - M_i) - (X_i + M_i) * (-376.6)) / (2139.2 * 874)$
2001: $(1413.6 * (X_i - M_i) - (X_i + M_i) * (-607.5)) / (1413.6 * 1100)$
2002: $(1987 * (X_i - M_i) - (X_i + M_i) * (-1170)) / (1987 * 1309)$
2003: $(2693.5 * (X_i - M_i) - (X_i + M_i) * (-1582.7)) / (2693.5 * 1702)$

En outre, considérant la position dominante du pétrole brut dans les exportations, le ratio est biaisé, puisque les exportations de pétrole réduisent le besoin d'excédents de commerce extérieur dans les produits manufacturés. De plus, une plus grande partie du pétrole n'est en fait qu'un flux transitoire de pétrole extrait du continent russe et enregistré comme pétrole de Kaliningrad.

Ceci vaut également pour les exportations d'engrais. Par ailleurs, l'avantage comparatif dans les navires dans les années 90 n'était pas le résultat du travail d'une industrie de la construction navale saine mais plutôt de la vente de l'héritage soviétique. En fait, même les ventes étaient en grande partie fictives. En effet, les navires étaient transférés à l'étranger, ils changeaient de ports mais pas de propriétaires. De plus, des métaux ferreux et non ferreux, aussi importants dans les années 90, ont été exportés comme débris de métaux.

Néanmoins, la mesure de l'avantage comparatif selon la méthodologie choisie a quelques points forts. On doit se rappeler que le ratio F_i caractérise l'influence du produit donné (type i) sur l'avantage comparatif d'une région (solde relatif – position neutre z_i).

Par conséquent, le coefficient final peut être positif tandis que la balance commerciale est négative. L'index est utile pour évaluer la dynamique de l'influence d'un secteur ou d'un produit donné sur l'avantage comparatif d'une région. L'inclusion du PRB comme variable sert en particulier à atteindre cet objectif.

Les calculs montrent les tendances dynamiques suivantes :

- Un avantage comparatif fort et durable dans les secteurs du pétrole et bois de construction (incluant bois de construction, pulpe, papier, contre-plaqué, etc.).
- Le glissement progressif de positions positives à neutres ou même à des valeurs négatives dans l'habillement et les chaussures.
- Les calculs magnifient le désavantage comparatif dans les produits alimentaires et la construction de machines (dans le commerce extérieur).

Les limites de l'indicateur bien qu'utilisé seulement pour le commerce extérieur peuvent être clairement vues. Deux larges secteurs avec les plus grands désavantages

comparatifs, produits alimentaires et construction de machines, correspondent exactement aux deux champs de spécialisation de Kaliningrad. Tenir compte des échanges commerciaux interrégionaux avec le continent russe provoque des changements profonds de l'indicateur de Lafay :

- l'indicateur des produits alimentaires varie de très négatif à positif ;
- l'indicateur du pétrole et des produits pétroliers varie de très positif à positif ;
- l'indicateur des produits pétrochimiques varie de neutre à négatif ;
- l'indicateur du secteur du bois diminue mais reste positif ; la même chose est valable pour le cuir et les fourrures ;
- l'indicateur des métaux varie du positif à légèrement négatif.

Ces découvertes sur les avantages comparatifs révélés corrélerent avec une façon simple d'illustrer l'avantage de Kaliningrad dans un certain nombre de marchandises par sa part dans la production nationale russe. La part de la région dans quelques spécialités d'électronique grand public (sets TV, aspirateurs) ne cesse de grandir.

Plus important du point de vue des volumes absolus, on remarque la croissance de la production de poisson et de viande en conserve. Kaliningrad possède des parts significatives de la production nationale de meubles (5,7 %), de la cellulose (5,1 %), du papier (1,7 %) et des boissons alcoolisées (2,7%).

Les parts très importantes de Kaliningrad dans l'électronique grand public et l'industrie alimentaire correspondent à des valeurs fortement négatives de l'indicateur Fi pour l'avantage comparatif international dans les secteurs respectifs (-102 pour les produits alimentaires et -143 pour la construction de machines) puisque ces deux secteurs principaux comptent lourdement sur les importations de provisions de matières premières et composants.

Tableau 3.4. La part de la région de Kaliningrad dans la production nationale russe, 2002- 2004.

Denrée	Fédération russe, 2003	Kaliningrad, 2003, volume physique	Part 2004, %	Part 2003, %	Part 2002, %
Assemblage TV, millier	2336	836	47,9	35,8	29,8
Aspirateurs, millier	720	240	66,3	33,3	14,4
Poissons en boîte, million de boîte standard	471	84,8	36,8	18,0	17,1
Denrées alimentaires, total, millier de tonnes	2698	352,5	22,8	13,1	13,7
Poissons et crustacés, millier de tonnes	3134	332,2	11,3	10,6	11,1
Meuble, million roubles	23402	1325	...	5,7	5,7
Cellulose, millier de tonnes	2301	118,9	5,1	5,2	5,3
Boissons alcoolisées, million décalitres	135	2,7	2,7	2,0	3,0
Papier, millier de tonnes	3655	67,6	1,7	1,8	2,0
Véhicules, en millier	1011	8,4	1,3	0,8	0,6
Boissons non alcoolisées, million de décalitres	350	2,3	0,7	0,7	2,1
La viande, inclus les sous-produits, millier de tonnes	1608	11,2	0,7	0,7	0,7
La viande, inclus les sous-produits, millier de tonnes	757	5,5	0,8	0,7	0,5
Saucisses, millier de tonnes	1617	5,1	0,3	0,3	0,7

Source: KRCS (2004), NWCO (2005).

3.2.3. L'indice Grubel-Lloyd du commerce intra branche

Le commerce intra branche (CIB) a augmenté sensiblement ces dernières décennies (OCDE 2002). En effet, une plus grande partie du commerce entre les pays développés est réalisée comme commerce intra branche. La théorie d'avantage comparatif n'est pas facilement appliquée à l'intra branche, puisque ce dernier s'épanouit souvent entre les pays avec des dotations de facteur de base semblables.

Ainsi, mesurer la portée du commerce intra branche nous aidera à répondre à la question suivante : dans quelle mesure les avantages comparatifs sont-ils toujours appropriés à Kaliningrad ?

Grubel et Lloyd (1975) ont proposé l'indice appliqué de commerce intra branche. La méthodologie élaborée plus loin dans OCDE (2002 : 159-171) sera appliquée. Les échanges de commerce intra branche sont conventionnellement définis comme l'échange bilatéral de marchandises dans des classifications industrielles standard.

L'étendue du commerce intra branche est généralement mesurée par les indices de Grubel-Lloyd basés sur des transactions des groupes de produits. Donc pour un produit particulier de classe i , un indice de l'étendue du commerce intra branche du produit de classe I entre les pays A et B est calculé par le ratio suivant :

$$CIB_i = \left[\frac{(X_i + M_i) - |X_i - M_i|}{X_i + M_i} \right] \cdot 100$$

où X_i représente les exportations du bien ou secteur i , M_i les importations de la branche ou secteur i ; les barres verticales au numérateur indique la valeur absolue. Cet indice prend la valeur minimum de zéro quand il n'y a aucun produit dans la même classe qui soient importés et exportés, et la valeur maximum 100 (dans ce cas X_i est égal à M_i).

Il est également possible de calculer les indices bilatéraux de commerce intra branche entre le pays A et le pays B pour la manufacture totale. Ils sont définis comme la moyenne pondérée des indices de commerce intra branche pour toutes les classes de produits i , avec la pondération donnée par la part du commerce total de i par rapport au commerce total des biens manufacturés. L'analyse ci-dessous sera cependant limitée au CIB pour dix secteurs. Nous procéderons en deux étapes, en raison de la disponibilité des données. Vu que Kaliningrad est une région et non un pays, les données sur les échanges commerciaux avec le continent russe ne sont pas facilement disponibles. En fait, nous possédons des données fiables pour les sorties basées sur des biens expédiés vers le continent russe avec le certificat ZES d'origine. D'un autre côté, pour les entrées, il existe seulement une estimation sectorielle pour 2000 de Vinokurov (2002b). C'est pourquoi, nous commençons avec les calculs des indices CIB du commerce extérieur de Kaliningrad. L'indice va être mesuré pour dix secteurs ; pour le secteur bois, il y aura des indices supplémentaires donnés à un niveau plus faible d'agrégation (deux chiffres). Gardant à l'esprit que le commerce avec l'UE représente environ 80% du total de l'année dans une année donnée, ces calculs peuvent être utilisés comme

approximation pour le CIB UE-Kaliningrad. En 2^{ème} lieu, nous calculerons un ensemble séparé de valeurs pour la totalité du commerce de Kaliningrad en 2000.

Tableau 3.5. Les indices CIB de commerce extérieur de Kaliningrad.

Code TN VED	Secteur	1999	2000	2001	2002	2003	2004	σ
01 – 24	Produits alimentaires	20,6	18,4	23,5	18,2	14,4	13,6	3,4
27	Pétrole et produits pétroliers	39,6	14,8	6,6	7,2	14,8	5,6	11,7
28-35, 37-40	Pétrochimiques	72,1	69,0	72,7	40,8	41,4	37,4	19,8
41-43	Cuir et fourrures	80,0	90,4	100	97,1	95,2	97,9	6,7
44,47, 48	Bois de construction et dérivés, pulpe et papier	98,2	71,9	86,1	96,0	92,0	96,0	6,8
44	Bois, placage, contre-plaqué, panneau de fibres, et aggloméré	...	78,4	...	51,5	...	42,0	
47	Cellulose	...	0	...	0	...	6,4	
48	Papier et papier cartonné, inclus, emballage et imprimé	...	85,3	...	58,4	...	76,0	
71	Pierres précieuses, métaux précieux et dérivés	...	...	...	...	34,6	94,4	
50-67	Textile, vêtement, et chaussures (1999-2002: 61-64, vêtement et chaussures seulement)	89,7	98,5	88,5	67,6	37,5	31,8	5,7
72-81	Métaux ferreux et non ferreux et dérivés	87,9	93,8	60,3	46,8	43,9	32,9	19,7
84-90	Construction de machines	23,2	48,6	29,1	17,3	13,1	17,9	32,5
	Autres biens:	13,9	34,2	22,2	15,3	8,2	9,8	33,6

Différents types de commerce sont capturés lors des opérations de commerce intra branche : commerce horizontal de produits similaires avec des variétés différenciées (par exemple, les voitures d'une catégorie similaire et même gamme de prix) ; commerce de produits verticalement différenciés distingués par la qualité et le prix (par exemple, les exportations italiennes de vêtements haut de gamme et les importations de vêtements de qualité inférieure) ; et la spécialisation verticale de la production qui a pour résultat le commerce de biens semblables à différentes étapes de la production. Le commerce intra branche horizontal permet aux pays ayant un facteur de dotation similaire de bénéficier d'économies d'échelle en se spécialisant dans les produits de « niche ». Le commerce de produits verticalement différenciés peut refléter différents facteurs de dotation, des aptitudes particulières de la main d'œuvre ou de hauts coûts de

recherche et de développement. La spécialisation verticale de production à travers les pays peut être menée par l'avantage comparatif, par exemple utiliser une main d'œuvre non qualifiée bon marché pour l'assemblage de pièces ou un personnel spécialisé pour la recherche et le développement (OCDE 2002).

Il y a six secteurs à bas niveaux de commerce intra branche et trois secteurs à hauts niveaux CIB. Les secteurs à bas niveaux CIB comprennent le pétrole, les produits alimentaires, la construction de machines, les produits pétrochimiques, le textile, les vêtements et les chaussures. Comme vous pouvez le constater, cette liste reprend les principales industries de la région de Kaliningrad, notamment le pétrole, les produits alimentaires et la construction de machines. De plus, l'indice CIB diminue graduellement avec le temps. Cela signifie que le commerce extérieur dans les principaux secteurs de l'économie régionale devient plus partial. En particulier, les produits alimentaires et la construction de machines subissent une augmentation rapide des importations combinée à une augmentation des exportations beaucoup plus lente. Cette tendance est aussi visible dans des secteurs supplémentaires tels que les vêtements et les chaussures, d'une part, et les métaux et la métallurgie d'autre part. Ils endurent une chute drastique des valeurs CIB d'approximativement 90 à 30% en six ans. Dans l'ensemble, nous pouvons voir que les secteurs à bas niveaux CIB sont ceux où Kaliningrad importe de gros volumes de biens manufacturés ainsi que des composants utilisés dans sa propre production.

Trois secteurs montrent de hauts niveaux CIB. Premièrement, le cuir et les fourrures qui restent stables et hauts en 1999-2004. Deuxièmement, le bois et les dérivés (la définition large inclut la pulpe, le papier, le papier cartonné, et imprimé, mais exclut les meubles) démontre un CIB d'environ 90% ou un peu plus. Troisièmement, les pierres précieuses, les métaux précieux et les produits apparentés révèlent un très haut CIB. L'indice pour ce secteur est sujet à une haute volatilité due à sa petite taille.

Le haut CIB dans ces secteurs peut cependant être trompeur. Cela peut être constaté quand on les désagrège à deux chiffres. Pendant que l'indice CIB de 2004 pour le cuir et les fourrures est de 97,9%, l'indice pour les biens en cuir manufacturés (TN VED 42), où Kaliningrad est en désavantage, est de 52,2%, et l'indice pour les fourrures brutes (TN VED 43) est de 47,1%. Dans le secteur du bois et menuiserie, (cf. tableau ci-

dessus), la désagrégation à deux chiffres dévoile une image variée : une absence virtuelle de la cellulose dans CIB, un CIB modéré de 42% pour 44 TN VED (bois de construction, bois de charpente, divers genres de contre-plaqué, panneaux de fibres agglomérées, et carton gris), et un CIB élevé pour 48 TN VED (papier, papier cartonné, et dérivés, y compris l'emballage et imprimés). L'écart type, σ , nous montre la plus haute dispersion dans la construction de machines. C'est aussi significatif dans les produits pétrochimiques et la ferronnerie. Au contraire, la dispersion est étonnamment petite en ce qui concerne les produits alimentaires, le cuir et les fourrures, le bois et le textile. Le commerce intra branche est donc particulièrement stable dans les produits alimentaires malgré le dynamisme du secteur. Il est crucial de comprendre que le commerce extérieur représente juste une part du total des échanges commerciaux de la région. Nous avons procédé avec un ensemble de valeurs pour le commerce total, incluant le commerce avec le continent. La signification des variables dans la formule est la suivante : X_i est la sortie et l'export du bien ou du secteur i , et M_i l'entrée et l'importation de l'industrie ou du secteur i .

Tableau 3.6. Le commerce intra branche, incluant le commerce extérieur et le commerce avec le continent russe, 2000.

Industries	Indice CIB
Produits alimentaires et matières premières	$CIB_{\text{alimentaire}}=91,7$
Industrie du carburant et de l'énergie	$CIB_{\text{carburant}}=92,8$
Industrie pétrochimique	$CIB_{\text{pétrochim}}=41,1$
Cuir brut et fourrures	$CIB_{\text{cuirefourrures}}=98,4$
Bois et dérivés	$CIB_{\text{bois}}=93,0$
Métaux ferreux et non ferreux et dérivés	$CIB_{\text{métaux}}=73,5$

Si nous additionnons les échanges commerciaux avec le continent russe, nous arrivons à de très hautes valeurs CIB dans tous les secteurs, à l'exception des produits pétrochimiques. L'explication complexe peut être la suivante. Il faut observer une certaine prudence en comparant et interprétant les indices intra branches parce que leur mesure dépend crucialement du niveau de désagrégation choisi pour l'analyse. Notre analyse est menée à un haut niveau d'agrégation des 10 secteurs. En fait, mesurer le CIB est très sensible à la définition d'une industrie. Au plus la définition est large, au plus l'indice tend à être élevé. C'est exactement le cas ici, c'est-à-dire pour le secteur du carburant. Les entrées constituées de carburants (essence, diesel, huiles de carburant) et

les exportations de pétrole brut obtenues sur le territoire de l'Oblast de Kaliningrad tombent dans la même catégorie.

Au contraire, l'indice CIB n'est pas particulièrement sensible à la taille de l'économie nationale ou régionale. La petite taille de l'économie de Kaliningrad peut être responsable du haut degré de franchise commerciale (commerce/ratio PRB) mais il n'explique pas les valeurs CIB élevées. Le facteur substantif expliquant les valeurs CIB élevées du commerce total de Kaliningrad est le rôle intermédiaire de l'économie de Kaliningrad dans le commerce russo-européen et la prolifération des processus à faible valeur ajoutée ou à faible degré de transformation. Les définitions larges des secteurs de la construction de machines et de l'industrie alimentaire combinent les importations de produits semi-finis de l'UE et les sorties de biens finis vers le continent russe. Nous avons vu que la valeur CIB pour les mêmes secteurs en commerce extérieur était basse (respectivement 17,9 et 13,6%). Il faut s'attendre (bien que l'on manque de données pour prouver ce point) à ce que le commerce entre Kaliningrad et la Russie montre un niveau de CIB plus élevé que le commerce extérieur mais sans être aussi haut que le commerce total.

Cette section a débuté avec la question suivante : jusqu'à quel point les avantages comparatifs possèdent-ils le pouvoir d'expliquer la spécialisation de Kaliningrad ? L'analyse du commerce intra branche fournit une réponse à cette question. Le commerce total révèle de hautes valeurs CIB. Bien que les avantages comparatifs basés sur le facteur de dotation puissent être appropriés pour expliquer la spécialisation de Kaliningrad, leur pouvoir explicatif est limité. Nous avons besoin de partir des facteurs basiques vers les autres facteurs, ressources, biens, notamment, en incluant le cadre légal. En même temps, le commerce extérieur présente la majorité des secteurs avec de faibles valeurs de commerce intra branche. Ici, le pouvoir explicatif des avantages comparatifs est plutôt solide et toujours très pertinent pour la spécialisation de Kaliningrad.

3.2.4. L'avantage et le désavantage comparatif révélés de l'économie russe

Comme Kaliningrad est une région russe, c'est instructif d'examiner l'ACR pour la Russie et le comparer avec celui de Kaliningrad. Dans cette partie, nous nous appuyerons sur les calculs de ACR de Ahrend (2004) et de l'OCDE (2004).

Alors qu'il y avait d'importantes améliorations en termes d'efficacité et de compétitivité de beaucoup de branches de l'industrie russe, seuls quelques secteurs ont atteint un degré de compétitivité internationale leur permettant d'exporter à une échelle significative. Du moins, ceci est la vision qui émerge quand on regarde l'ACR de la Russie. L'ACR majeur de la Russie sont les hydrocarbures (pétrole, produits pétroliers et gaz), d'autres ressources de base telles que, par exemple, le bois, la pulpe et le papier et les produits nécessitant beaucoup d'énergie (métaux non ferreux, acier et engrais). De plus, le nombre de secteurs dans lesquels la Russie a un avantage comparatif, même peu important, est étonnamment faible. Le seul secteur « machinerie » dans lequel la Russie a un petit ACR est la machinerie générant de l'énergie et l'équipement. Selon toute probabilité, la Russie posséderait aussi un ACR dans les armes mais il n'existe pas de données officielles disponibles. D'autre part, la Russie a toujours un désavantage compétitif majeur dans les produits manufacturés tels que la machinerie industrielle, l'équipement, les biens de consommation électroniques, les voitures et les produits thérapeutiques et pharmaceutiques. De plus, elle a également un désavantage comparatif substantiel dans la production de viande.

D'une manière générale, la Russie a vu s'agrandir ses principaux avantages et désavantages comparatifs révélés entre 1997 et 2003. Par exemple, l'ACR de la Russie pour le pétrole, qui était déjà énorme en 1997, a augmenté plus encore. Les seuls autres secteurs dans lesquels la Russie avait un ACR dans le passé et qui ont enregistré des hausses importantes sont l'industrie du charbon et le secteur du liège et du bois. Les changements positifs des ACR de ces deux secteurs ont cependant été relativement faibles. Au même moment, les désavantages comparatifs ont empirés sur cette période dans presque tous les secteurs pour lesquels la Russie avait déjà un ACR négatif.

La nouvelle détérioration dans les chiffres de l'ACR pour des biens d'investissement, reflétant une large augmentation des importations, a un côté positif, vu qu'il indique

qu'il y a eu une forte poussée pour la modernisation dans certaines parties du secteur industriel.

Cela reflète mal, cependant, la compétitivité de la machinerie russe et le secteur d'équipement. La détérioration des biens de consommation électroniques montre des achats toujours plus importants de biens de consommation durables par la population et constituent ainsi un produit augmentant le niveau de vie.

Ces résultats ne sont pas étonnants, étant donné que les biens de consommation électroniques n'ont jamais été un point fort de l'industrie russe. Les ACR qui se détériorent dans la production de viande depuis 2000 prouvent, indirectement, que les niveaux de vie ont augmenté, mais également, dans la mesure où ils reflètent des importations qui augmentent, mettent en évidence la difficulté du secteur du bétail. Plus inquiétant est le fait que la compétitivité de l'industrie d'automobile, qui s'était améliorée légèrement après août 1998, s'est détériorée et est maintenant pire qu'avant la crise. Enfin, il s'avère que le secteur pharmaceutique a également perdu beaucoup de terrain ces dernières années. Cependant, il y a également une éclaircie.

Les ACR négatifs pour les céréales et la préparation de céréales se sont, de manière significative, améliorés et sont maintenant légèrement positifs, et il y a également eu une certaine amélioration des ACR négatifs pour les produits et les préparations comestibles divers.

Ceci indique que la compétitivité de l'importation de l'industrie alimentaire a augmenté (Ahrend 2004 : 12-13). De façon générale, la caractéristique la plus saisissante des ACR de la Russie est la concentration de plus en plus étroite de son avantage comparatif révélé mentionné ci-dessus.

Le contraste des avantages comparatifs de toute la Russie avec ceux de Kaliningrad mène à l'observation suivante. Les avantages comparatifs de Kaliningrad coïncident avec ceux de toute la Russie en ce qui concerne les exportations (pétrole, bois de construction, métaux et métallurgie, pulpe).

En même temps, la région possède un avantage comparatif dans l'électronique grand public et les produits alimentaires, qui sont des secteurs avec un désavantage fort de la Russie.

La correspondance est claire : les avantages comparatifs de Kaliningrad se développent dans le domaine de la substitution d'importations où les conditions sont les meilleures pour la compensation partielle du désavantage russe.

3.3. Les facteurs de production de Kaliningrad

3.3.1. La productivité du travail

Ce sous-chapitre est en grande partie basé sur le travail réalisé par l'Agence Régionale de Développement de Kaliningrad (ARD) et le projet "Support for the Regional Development of Kaliningrad, Russia" (EUROPEAID/114287/C/SV/RU), où l'auteur de la thèse a participé.

Les indicateurs suivants sont utilisés dans les analyses de la productivité du travail :

- Le paramètre du niveau de productivité de travail (PT) est calculé comme le rapport entre les recettes totales (volume de production) en valeur réelle et le nombre à mi-année d'employés travaillant dans l'entreprise ou l'industrie.
- Le coût unitaire du travail (CUT) est calculé comme le rapport entre les coûts généraux pour la rémunération de travail (directe et indirecte) et le niveau de productivité du travail. Le CUT indique la part des coûts de la rémunération du travail dans le revenu total de l'entreprise.
- Le rapport de du capital/travail (C/T) est calculé comme le rapport de la valeur annuelle moyenne des actifs fixes et le nombre d'ouvriers.

Avant d'aborder la productivité du travail à Kaliningrad, examinons, dans l'ensemble, le développement de ce domaine en Russie. Pour résumer, les années d'après crise ont été marquées par l'amélioration substantielle de la productivité du travail atteignant en moyenne 8% par an. Les performances des différents secteurs ont changé considérablement mais on constate des améliorations pour la plupart d'entre eux. Il y a également eu une tendance vers des améliorations plus grandes dans les secteurs avec une productivité initiale inférieure. Tandis que l'accroissement de la

productivité globale en 1997-2003 était en partie réalisé en réduisant les niveaux globaux d'emploi, un nombre significatif de secteurs a malgré tout augmenté l'emploi. Dans la plupart des cas, ces augmentations ont eu lieu dans les secteurs dynamiques avec des rendements en forte hausse et une productivité montante.

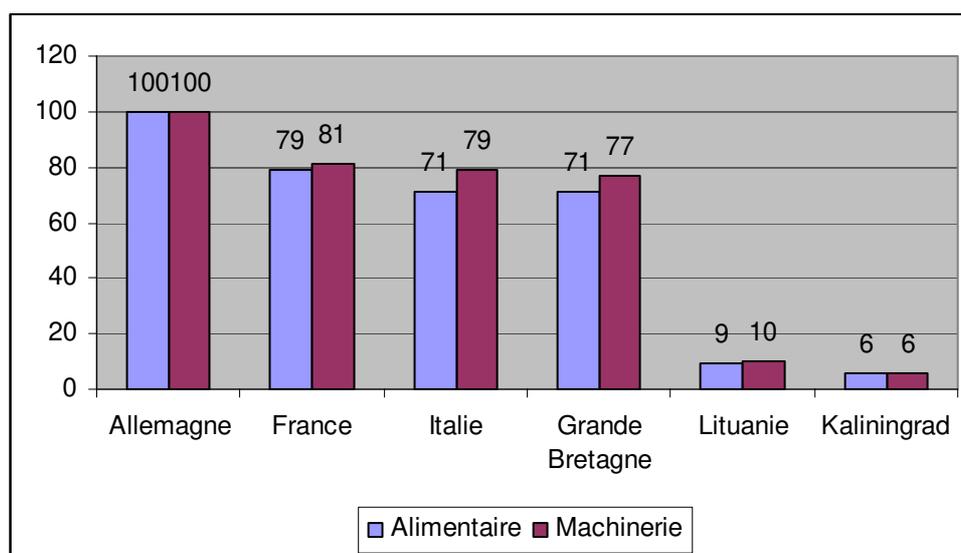
Les quelques exceptions s'avèrent être des secteurs dans lesquels il reste un contrôle direct significatif de l'Etat ou du moins une interférence étendue de l'Etat. Dans l'ensemble, les secteurs avec les niveaux les plus élevés de productivité sont ceux dans lesquels la Russie a un avantage comparatif et ceux qui contribuent le plus aux exportations russes (par exemple gaz, pétrole, métaux), ou ceux qui approvisionnent le marché intérieur et qui ont reçu un grand degré de FDI en années récentes (par exemple tabac, brasserie).

Pendant que la productivité croissante est un important avantage en lui-même, une évaluation de la compétitivité industrielle doit aussi regarder des indicateurs qui tiennent compte des développements salariaux comme les coûts unitaires du travail. Les CUT dans l'industrie russe, qui ont brusquement chuté après la dévaluation de 1998, étaient, en 2003, d'environ 25% en dessous des niveaux de 1997, malgré le rétablissement des salaires moyens aux niveaux de l'avant crise en 2002. Cette diminution des CUT reflète en partie la croissance générale de la productivité constatée dans presque tous les secteurs industriels. De plus, il y a une tendance à des réductions de main d'œuvre plus larges dans les secteurs qui avaient un coût unitaire du travail plus élevé avant la crise, c'est-à-dire ceux qui étaient a priori moins concurrentiels. Cependant la compétitivité croissante a été atteinte également par une meilleure différenciation salariale. Alors qu'après la crise, les salaires ont diminué brusquement, ils se sont rétablis par la suite plus lentement dans les secteurs moins concurrentiels.

A la suite de ces deux développements, les CUT diminuent plus dans les secteurs où ils étaient les plus hauts avant la crise, et, dans presque tous les secteurs, les coûts unitaires du travail en 2003 étaient plus bas que ceux de 1997. Les exceptions majeures sont les secteurs de l'électricité, du pétrole et du gaz (OCDE 2004 et Ahrend 2004). Cf. Tableau 4 « Productivité du travail en Russie, variation annuelle en pourcentage » dans l'Appendice.

La relation entre le niveau des coûts du travail et les résultats comparés aux coûts est cruciale. Les avantages du coût du travail et l'efficience, à côté des facteurs externes, ont joué un rôle important au moment de façonner la spécialisation actuelle de l'économie régionale de Kaliningrad. Dans l'ensemble, les coûts de la main d'œuvre à Kaliningrad sont plus de dix fois inférieurs à ceux des « vieux » pays de l'UE. Ils sont aussi plus bas que dans les pays voisins, notamment 1,5 fois plus bas qu'en Lituanie. Les chiffres ci-dessous représentent le niveau des coûts du travail dans quatre pays d'Europe de l'Est, la Lituanie et Kaliningrad. La comparaison des données de 2003 pour Kaliningrad et des données de 2002 pour le reste est en fait assez adéquate, étant donné que l'augmentation des coûts du travail en un an peut neutraliser partiellement les distorsions d'un composant inconnu plus élevé dans les salaires de Kaliningrad.

Graphique 3.1. Comparaison des coûts du travail par travailleur dans les pays de l'UE (2002), Lituanie (2002), et dans la région de Kaliningrad (2003). Allemagne = 100%.

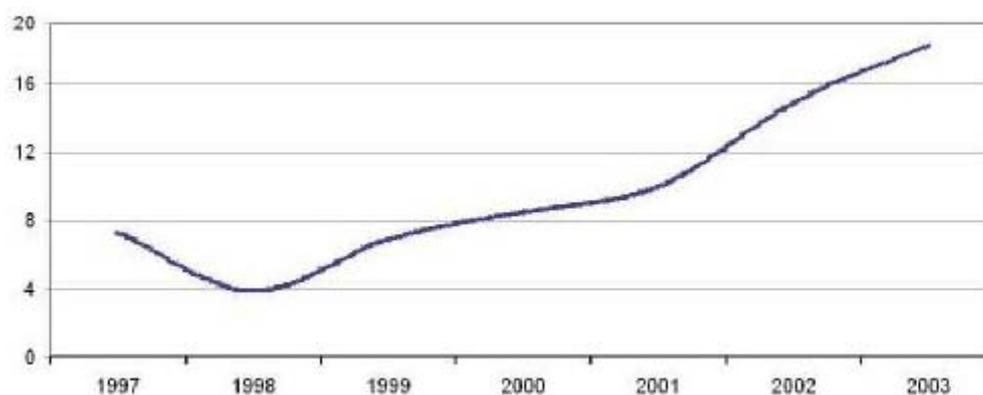


Source: EU-Russia Cooperation Program (2004d: 26) basé sur KPMG (Allemagne, France, Italie et Grande-Bretagne), le département lituanien des statistiques (Lituanie), et le Comité d'Etat de la Région de Kaliningrad pour les Statistiques.

Il est clair que les changements dans la production et l'emploi ont pour résultat direct des changements du niveau de productivité. Le paramètre du niveau de productivité du travail (PT) est calculé comme le rapport entre les recettes totales (volume de production) en valeur réelle et le nombre à mi-année d'employés travaillant dans l'entreprise ou l'industrie.

Dans le but de comparer cet indice aux indices des entreprises d'autres pays, il sera calculé en dollar US. Depuis 1998, la productivité du travail dans le secteur industriel régionale croît à raison d'un taux élevé. Seule une petite fraction de cette importante croissance entre 2001-2003 peut être expliquée par l'appréciation du rouble par rapport au dollar US.

Graphique 3.2. PT, Millier USD /employé



Source: EU-Russia Cooperation Program (2004d: 26). Les calculs sont basés sur les données du Comité d'Etat de la Région de Kaliningrad pour les Statistiques. Note : en 1995-1998 – millier de roubles.

Le niveau de productivité du travail des secteurs les plus industriels dans la région correspond aux indices similaires dans le pays en 2001-2003. Comparée à d'autres régions russes, la région conserve certains avantages de productivité du travail seulement dans deux industries, les produits alimentaires et la pulpe et le papier. D'autre part, la valeur absolue de cet indice est beaucoup plus basse que celle de l'UE-15 (les chiffres utilisés par le projet correspondaient à ceux des six pays fondamentaux de l'Union et étaient plus hauts que les chiffres pour l'UE-15 dans l'ensemble). En même temps, la productivité du travail des entreprises de Kaliningrad est marquée par une croissance rapide. L'indicateur PT pour tout le secteur de la production s'élève à approximativement 40% de la moyenne de l'UE-15.

Tableau 3.9. Productivité du travail, Millier USD par employé.

Industries	Kaliningrad		Russie, 2001	Lituanie, 2002	EU, 2001
	2002	2003			
Ensemble du secteur de la production	15	19	12	30	47
Incluant :					
Industrie de puissance électrique	14	20	20		
Industrie du carburant	34	40	34	63	143
Industrie de la métallurgie	11	15	10	25	45
Industrie papier pulpe	17	19	8	45	70
Industrie légère	4	5	3	22	45
Industrie alimentaire	17	26	18	44	41

Source: Goskomstat pour Kaliningrad et la Russie, le département lituanien des statistiques pour la Lituanie, Base de données du Projet 60-Industry Project par l'Université de Groningen, Pays-Bas, www.ggds.net, pour l'UE et la Pologne. Note : les données pour l'UE-15 sont données dans les prix constants de 1995; "textiles" (ISIC 17) correspond à l'industrie légère et les "produits fabriqués en métal" (ISIC 28) à la ferronnerie.

Comme mentionné ci-dessus, le niveau de salaires dans la plupart des secteurs industriels dans la région de Kaliningrad est beaucoup plus bas que celui des pays voisins. Par exemple, en 2002, selon les données du Comité d'Etat de Statistiques, le salaire moyen mensuel (sans frais supplémentaire) dans l'industrie alimentaire était de 127 USD, dans le secteur de la construction de machines 124 USD, dans l'industrie légère, 97 USD. Au même moment, les salaires en Lituanie étaient de respectivement, 340, 374, 282 USD²⁴. L'utilisation de données obtenues suite à l'enquête de l'Agence Régionale de Développement ne change pas le tableau général. L'on peut supposer que le bas niveau de salaires compense la faible productivité du travail des entreprises de Kaliningrad, soutenant ainsi leur compétitivité. L'indicateur du coût unitaire du travail (CUT) indiquant le rapport entre les coûts du travail et la production de travail est utilisé pour vérifier cette supposition. Le CUT est calculé comme rapport des coûts généraux pour la rémunération du travail (direct et indirect) / niveau de productivité du travail. Le CUT montre la part des coûts de rémunération du travail dans les revenus totaux de l'entreprise. Plus la valeur de cet indice est faible, plus la force de travail est utilisée de manière intensive (et plus efficacement du point de vue de l'employeur). Les résultats

²⁴ Agence de développement lituanienne (www.lda.lt).

des calculs du CUT pour des secteurs industriels de la région de Kaliningrad, de la Russie dans son ensemble, de la Lituanie et des vieux pays de l'UE sont exposés dans le tableau ci-dessous.

Tableau 3.10. Coût unitaire du travail (CUT) dans différentes industries

Secteurs	Région de Kaliningrad		Russie, 2001	Lituanie, 2002	UE, 2002
	Selon les données KRCS, 2002	Selon les données RDA, 2003			
Industrie du carburant	0,16		0,17		
Construction de machines et métallurgie	0,14	0,10	0,18	0,23	0,37
Industrie du papier- pulpe	0,13	0,17	0,2	0,16	
Industrie légère	0,29		0,29	0,2	
Industrie alimentaire	0,09	0,07	0,11	0,12	0,23

Source : EU-Russia Cooperation Program (2004d: 28), données de KRCS, le département lituanien des statistiques, KPMG, et base de données ARD. Note : l'indice « Construction de machines et ferronnerie », basé sur les données de l'ARD, est calculé comme l'indicateur moyen des sous-secteurs «Manufacture de machinerie et équipement», «Manufacture des appareils domestiques», et «métallurgie».

Le tableau montre que le ratio salaires/productivité du travail dans la région de Kaliningrad, en Russie dans son ensemble et en Lituanie est approximativement le même. En même temps, le rapport entre les coûts spécifiques de main-d'œuvre et la productivité du travail dans l'industrie régionale est de 2 à 2,5 fois moins élevé que celui des « vieux » pays de l'UE. Cet aspect détermine la spécialisation actuelle de l'industrie de Kaliningrad et, sous certaines conditions, peut être un des facteurs assurant la compétitivité des produits de Kaliningrad exportés vers les marchés étrangers. Les meilleurs paramètres d'utilisation du travail dans les entreprises à Kaliningrad participant à l'enquête ARD sont présents dans la manufacture à main d'œuvre intensive (fabrication d'appareils domestiques, ferronnerie, industrie de transformation de viande). Une caractéristique généralisée qui permet d'estimer le degré de niveau technique des entreprises de Kaliningrad est le ratio capital/travail (C/T). Le paramètre est calculé comme le rapport entre la valeur annuelle moyenne des actifs immobilisés et le nombre de travailleurs. Le tableau ci-dessous indique les résultats de la comparaison du ratio capital/travail à Kaliningrad et l'UE-15.

Tableau 3.11. Ratio capital/travail dans les entreprises industrielles, millier USD/personne

Industries	Région de Kaliningrad, 2003	Pays de l'UE, 2002
Manufacture de la machinerie et équipement	3,4	79,3
Manufacture des appareils domestiques	0,9	
Ferronnerie	2,5	41,0
Industrie du papier pulpe	3,7	
Industrie alimentaire	8,0	57,3

Source : EU-Russia Cooperation Program (2004d: 29). Les calculs sont basés sur les données d'ARD et KPMG. Note : Les industries similaires choisies dans les pays de l'UE sont les suivantes : manufactures de précision de la fabrication de machinerie et équipement, composants métalliques pour la ferronnerie, usines de transformation pour l'industrie alimentaire dans la région de Kaliningrad.

Le tableau des données témoigne d'une intensité de capital très basse dans les industries régionales principales. Les experts du projet Tacis et de l'Agence Régionale de Développement croient que le faible ratio capital/travail est la raison principale de l'écart significatif de la productivité du travail à Kaliningrad et dans les entreprises d'Europe de l'Est. Malgré que l'enquête ARD implique les entreprises avancées de Kaliningrad qui sont, en règle générale, relativement bien équipées et qui utilisent de l'équipement de pointe, leur niveau technologique est en moyenne 12 fois plus bas que celui de leurs concurrents de l'UE. Le plus petit écart est observé dans l'industrie alimentaire. Cependant, même dans la transformation alimentaire le ratio capital/travail à Kaliningrad est sept fois plus petit que celui de l'UE-15. Le plus gros retard (environ 20 fois) se trouve dans la construction de machines et le moindre dans l'industrie alimentaire. A nouveau, il faut remarquer que l'écart réel va être un peu plus bas vu que les entreprises sont enclines à sous-estimer la valeur des actifs immobilisés. Néanmoins, la rectification possible influence la conclusion sur l'existence d'un écart qualitatif dans les ratios capital/travail.

La comparaison des paramètres capital/travail et l'ULC de Kaliningrad et des entreprises étrangères de la même branche rend possible l'évaluation de la compétitivité des entreprises de Kaliningrad du point de vue de leur utilisation du facteur productivité du travail (cf. le graphique de dispersion dans l'EU-Russia Cooperation Program 2004d : 30). Disposant de certains avantages sur les entreprises étrangères en termes de coût du

travail impliqué (reflété dans l'indicateur ULC), les entreprises de Kaliningrad leur cèdent considérablement dans l'équipement technologique (reflété dans le ratio capital/travail). Par conséquent, les entreprises de Kaliningrad maintiennent une très basse productivité de travail. Un petit niveau d'équipement technologique peut être considéré comme une des raisons de la non compétitivité des entreprises de Kaliningrad comparé avec ses concurrents de l'est. Parmi les compagnies de Kaliningrad qui ont pris part à l'enquête, la meilleure combinaison du ratio capital/travail et le coût spécifique du travail est une caractéristique des entreprises de l'industrie alimentaire et de la métallurgie de même que de la manufacture de machineries et d'équipement.

Les experts du projet Tacis et le RDA fournissent un chiffre (2004d : 30) qui dépeint la relation du coût de travail unitaire et la rentabilité du capital à Kaliningrad et dans les états fondamentaux de l'UE. Tandis que les industries basées à Kaliningrad sont toutes situées dans le coin inférieur gauche (bas CUT, bas ratio C/T), les industries comparables basées dans l'UE sont situées dans le bon coin supérieur du diagramme (haut CUT, haut C/T). Les différences dans le ratio C/T expliquent une partie des différences dans le rendement par ouvrier.

3.3.2. Le coût du facteur énergie

L'énergie peut être un facteur important pour un certain nombre d'industries nécessitant beaucoup d'énergie (*energy intensive*). Un bon exemple est l'industrie de la pulpe et du papier, vu que l'électricité représente 20 à 30% de tous les coûts de production du papier. D'autre part, il est moins ou même peu significatif dans d'autres industries. La discussion sur les coûts de facteur d'énergie et de carburant nous mène à la conclusion de la position intermédiaire de Kaliningrad en ce qui concerne les coûts de facteur dans le domaine. Notamment, en dépit de la hausse rapide des tarifs, le prix de l'énergie est encore inférieur à Kaliningrad par rapport à l'UE. Cependant, il approche lentement le niveau des tarifs en Lituanie. D'autre part, les tarifs d'énergie sont inférieurs dans le continent russe et dans les autres régions du nord-ouest en particulier. On observe une situation semblable avec l'évaluation du gaz. Tout en étant nettement inférieurs aux prix du gaz dans l'UE, les tarifs pour Kaliningrad sont plus hauts que n'importe où en Russie (les prix sont conçues par le gouvernement et Gasprom).

Un des facteurs palpables est l'énergie. Les industries locales avaient l'habitude de profiter de tarifs d'énergie très bas. Par exemple, les tarifs en 2000 étaient de 1,8 cent USD par KWH. Cependant, le tarif monte rapidement, en particulier une fois calculé dans une devise étrangère. Cela se produit en raison de la combinaison des tarifs nominaux croissants et de l'appréciation du rouble. En 2002, les producteurs locaux bénéficiaient d'un tarif de 3 cents USD par KWH, comparé à 12 cents en Pologne, et 20 à 30 cents dans les pays d'Europe occidentale. Le tarif est allé jusqu'à 5 cents USD en 2003. En 2005, le tarif pour l'utilisation industrielle, qui est plus élevé que le tarif pour la consommation des ménages, a été placé à 1,89 rouble (1,60 rouble plus 18% de TVA). Ainsi, les tarifs d'énergie ont monté de 3,5 fois en cinq ans si l'on mesure en USD. Une augmentation de 10% était mise en place en 2006. Combiné avec l'appréciation du rouble, elle augmentais le prix à 8 cents.

La croissance industrielle rapide rend nécessaire une consommation totale plus élevée du carburant et des ressources énergétiques. La consommation totale du carburant et des ressources énergétiques s'est accrue de 12,3% de 1999-2003, et la consommation de l'énergie électrique a augmenté de 26,7%. Tandis que la consommation totale d'énergie se développait grâce à la croissance industrielle rapide de l'économie régionale, l'intensité d'énergie des industries avait diminué réellement entre 1999-2003, bien que pas aussi brusquement que cela pourrait le paraître. Après l'ajustement d'inflation basé sur l'indice de KRCS des prix de la production industrielle (77,8% de 1999 à 2003), il s'avère que le taux d'utilisation de carburant et de ressources énergétiques sur une unité de PRB est tombé de 21,5% avec des prix comparables en quatre ans. Tandis que le taux d'utilisation d'énergie électrique a diminué de manière significative de 40%, le taux d'utilisation d'énergie calorifique a chuté de 21%. Néanmoins, ces chiffres nous permettent de conclure que l'industrie de Kaliningrad est devenue moins grande consommatrice d'énergie dans les années suivant la crise de 1998.

En novembre 2005, la Compagnie de systèmes énergétiques russe (*RAO EES*) a mis en marche la 1^{ère} unité génératrice de puissance à la Centrale de puissance et de chaleur de Kaliningrad (HPP-2). La HPP-2 est seulement la 2ème en Russie à employer la nouvelle technologie de turbine à gaz, augmentant l'efficacité à 51%, comparé aux 38% dus aux installations de production traditionnelles d'électricité. L'opération de la

première unité de 450-megawatt a permis de diminuer le manque régional d'énergie de 3,4 milliards de KWH à 1,4 milliards de KWH, alors que la deuxième unité, prévu pour 2009, permettra de satisfaire des demandes importantes de courant électrique. Toute la capacité installée d'énergie électrique dans la région de Kaliningrad s'est montée seulement à 0,22GW en 2001. Elle a été augmentée à 0,67GW fin 2005 quand le premier bloc de HPP-2 a été installé. La construction du deuxième bloc permettra de franchir 1 GW.

La comparaison avec le nord-ouest russe est cependant encore défavorable à Kaliningrad. Le nord-ouest russe est bien approvisionné en ressources énergétiques. Le centre de la production d'énergie électrique est situé à Saint-Pétersbourg et dans l'Oblast de Leningrad, en particulier grâce à la centrale nucléaire de Leningradskaya (qui fournit Kaliningrad aussi). Une autre centrale nucléaire est située dans la région de Novgorod, et la troisième dans la région de Mourmansk. En outre, de nombreuses usines d'énergie hydroélectrique sont situées dans la région de Leningrad, la région de Mourmansk, et la République de Karelia. De grandes installations de production de puissance thermiques (fonctionnant avec gaz et fioul et produisant puissance et chaleur) sont situées dans toutes les autres régions du nord-ouest, à l'exception - jusqu'à la construction de HPP-2 - de Kaliningrad (Filippov 2003 : 56-69).

Dans l'ensemble, Kaliningrad possède une position concurrentielle intermédiaire entre la Russie et l'UE. Les coûts de facteurs d'énergie, de chaleur, et de carburant sont inférieurs à ceux de l'UE, bien que la différence avec la Lituanie et la Pologne ne soit pas aussi substantielle que la différence avec l'UE-15. D'autre part, les prix sont plus élevés que dans le reste de la Russie et que dans la région du nord-ouest en particulier. Même lorsque les capacités de production d'énergie sont été agrandies de 450 MW (ou 900 MW si le deuxième bloc est établi en 2009) du HPP-2, Kaliningrad était toujours confrontée à une disparité de concurrence en ce qui concerne les coûts, la disponibilité, et le risque (passage de gaz) d'approvisionnements en énergie aux industries grandes consommatrices d'énergie. Une des raisons des tarifs d'énergie plus élevés sont les prix de gaz plus élevés, puisque HPP-2 opérera avec du gaz naturel fourni par le continent.

Les prix du gaz sont bas comparés à l'UE. Néanmoins, ils sont également sujets à une élévation progressive de tarifs. Par exemple, le service fédéral de tarif a placé

l'augmentation de 10,5% pour la consommation industrielle en 2006. La région de Kaliningrad se trouve dans une « ceinture de prix » du gaz séparée, tenant compte du statut spécial de la région. En dépit du traitement spécial possible de la région d'exclave, la distance, les coûts de passage, et l'éloignement absolu de Kaliningrad des domaines principaux de production conditionneront des prix bien au-delà de la moyenne russe.

3.3.3. La part des coûts dans le rendement comme indicateur d'efficacité

La comparaison des indices de la part des coûts dans le rendement atteint par des industries de Kaliningrad aux indices semblables des pays industriels développés fournit des informations importantes en ce qui concerne l'efficacité générale des entreprises de Kaliningrad. Le ratio des coûts/rendement de la plupart des industries correspond généralement aux indices des «vieux» Etats membres de l'UE (le noyau des six Etats de l'UE). Cet indice des entreprises de l'industrie alimentaire dans la région de Kaliningrad était de 0,96 en 2003, alors que la moyenne pour les pays de l'UE était de 0,97 (données 2001). Pour la ferronnerie, l'indice s'est élevé à 0,95, presque au niveau des pays fondateurs de l'UE de 0,94. La part des coûts dans les revenus des entreprises de la construction de machines de Kaliningrad est inférieure à celle de leurs analogues Ouest-européens (0,93 dans la région de Kaliningrad et 0,96 dans les pays de l'UE). L'indice le plus bas a été attribué à l'industrie secondaire du traitement de poissons. Les données pour Kaliningrad peuvent être biaisées, bien que, puisque les calculs sont effectués seulement pour les entreprises de Kaliningrad incluses dans la base de données du RDA, elles sont probablement au-dessus de la moyenne en termes d'efficacité économique (programme de coopération de UE-Russie 2004d : 24).

Tableau 3.12. Indice de la part des coûts dans le rendement des entreprises majeures de la région de Kaliningrad en 2003.

Industrie alimentaire (poisson)	0,88
Industrie alimentaire (viande)	0,97
Pulpe et papier	0,98
Métallurgie	0,95
Construction de machines (appareils électroménagers)	0,98
Construction de machines (machinerie et équipement)	0,90

Source: base de données de l'Agence régionale de développement de Kaliningrad.

L'estimation comparative d'efficacité des entreprises de Russie et de Kaliningrad peut être exécutée seulement sur des industries séparées. Donc, par exemple, l'information disponible nous montre l'efficacité relativement basse de l'industrie de la pulpe et du papier dans la région. Concrètement, en 2003, la part des coûts sur le montant des revenus totaux des entreprises de pulpe et papier de la région de Kaliningrad était de 0,98, alors que l'indice moyen dans le pays était de 0,85 et 0,88 dans le nord-ouest de la Russie²⁵. Cette situation limite la compétitivité des entreprises de la pulpe et du papier de Kaliningrad sur le marché domestique auquel ils fournissent leurs denrées, telles que le papier, le papier journal, et le papier cartonné. Cependant, leur compétitivité internationale est affectée dans une moindre mesure, vu que la denrée d'exportation principale est la pulpe de bois de basse technologie.

L'information supplémentaire sur l'impact des composants individuels du facteur de coûts sur la compétitivité des entreprises de Kaliningrad peut être obtenue sur la base des données sur la structure de coûts de production dans les industries.

L'analyse de la structure de coûts permet d'identifier les particularités générales suivantes influençant la compétitivité des entreprises de Kaliningrad en ce qui concerne les coûts. Les entreprises, recevant des matières premières de Russie, doivent supporter un plus haut niveau de coûts pour les composants qui dépassent significativement les indices moyens à travers le pays. Par exemple, la part moyenne de coûts de matériels dans la Russie du Nord-ouest ne dépasse pas 53% dans l'industrie de la pulpe et du papier et 60% dans la métallurgie. Les indices des entreprises de Kaliningrad sont respectivement de 68% et 84%.

En même temps, la part des coûts matériels dans la structure des coûts de production agrégés dans les entreprises, orientées vers les marchés étrangers de matières premières et les composants (le traitement de la viande, l'ingénierie mécanique), est comparable aux indices typiques pour les compagnies étrangères.

Ceci peut être expliqué par l'éloignement des entreprises de Kaliningrad des ressources de matière première russes, ce qui mène à une augmentation des coûts de

²⁵ www.bumprom.ru

livraison des composants, des pièces détachées, et des matériaux à la région de Kaliningrad.

3.4. Les coûts d'exclave

La localisation d'exclave de la région peut dissimuler quelques opportunités potentielles de développement. Les inconvénients, quant à eux, sont beaucoup plus évidents. Etre une exclave entraîne un certain nombre de coûts spécifiques pour l'économie régionale, qui peuvent être résumés en tant que coûts d'exclave. Une évaluation des coûts d'exclave a été réalisée par Gareev, Zhdanov, et Fedorov (2005). Etre une exclave régionale augmente surtout les coûts transactionnels pour l'économie régionale en termes de pertes et dépenses additionnelles. Les coûts peuvent être divisés en trois catégories :

1. Pertes systémiques et coûts provoqués par l'éloignement territorial :
 - droits de douane pour la production de Kaliningrad,
 - coûts administratifs pour les certificats d'origine,
 - capital retiré de la circulation pendant la période de dédouanement,
 - coûts des quotes-parts d'achat pour certaines catégories de marchandises.
2. Dépenses additionnelles pour le transport et le transit :
 - coûts plus élevés de transport d'énergie (gaz naturel, électricité, etc.) en raison de plus longues distances et coûts de transit par le territoire étranger,
 - tarif plus élevé de cargaison pour le transit lituanien et biélorusse,
 - coûts pour une plus grande flotte de camions/automobiles dus aux pertes de temps pour le dédouanement et le passage des frontières,
 - dépenses additionnelles pour le transit étranger (assurance, fonctions écologiques, etc.).
3. Dépenses additionnelles dues à l'élargissement de l'UE :
 - dépenses additionnelles de temps et de travail pour les formalités de passage de cargaison par le territoire de l'UE,
 - dépenses additionnelles pour le passage de cargaison (assurance, déclaration de passage, garantie de livraison, contrôles vétérinaires et phytosanitaires).

Selon l'évaluation de l'administration régionale de Kaliningrad, les pertes et les coûts économiques totaux d'exclave en 2004 ont atteint 10,5 milliards de roubles (309 Mln €), à savoir 2,3 milliards (68 Mln €) pour la première catégorie, 5,5 milliards de roubles (162 Mln €) pour la deuxième catégorie, et 2,7 milliards de roubles (79 Mln €) pour la troisième catégorie de pertes et coûts. Les coûts d'exclave ont été estimés à 8 milliards de roubles (approximativement 230 Mln €) en 2003.

L'augmentation des volumes de coûts d'exclave est due à la croissance économique (et à l'augmentation de transactions économiques subséquentes) et à l'élargissement de l'UE. Trois remarques doivent être faites.

Les pertes et les coûts systémiques peuvent être attribués à l'exclave de Kaliningrad seulement d'une manière intermédiaire. En fait, ils sont toutes directement provoqués par le régime de ZES. Ce sont tous les éléments nécessaires au fonctionnement de la ZES. Ce sont des coûts de transaction des importations exemptes de taxes dont bénéficie Kaliningrad. Ils peuvent être approchés comme coûts d'exclave seulement pour autant que l'on suppose que la ZES elle-même n'a rien à voir avec l'exclave de la région. Cependant, comme la mission de la ZES est de contrecarrer les inconvénients de l'exclave, il n'est pas entièrement correct de considérer ces coûts comme coûts d'exclave. Ils représentent plutôt des coûts du fonctionnement de la ZES.

En outre, il est possible d'argumenter que les deuxième et troisième catégories des coûts d'exclave coïncident : les dépenses additionnelles dues à l'élargissement de l'UE font partie des pertes et des coûts systémiques globaux provoqués par l'éloignement territorial et des dépenses spécifiques à l'exclave pour le transport et le transit exclave-continent. La séparation des coûts dus à l'élargissement de l'UE est cependant bien justifiée à court terme afin d'évaluer les conséquences de ce processus. Du point de vue systémique, il y a deux grandes catégories, les coûts provenant de l'éloignement territorial, d'une part, et des coûts de transaction additionnels spécifiques à l'exclave pour le transport et le transit, de l'autre. De plus, l'évaluation par Gareev, Fedorov et Zhdanov explique seulement les coûts directs. Elle n'inclut pas les coûts moins évidents d'être une exclave, beaucoup plus difficiles à mesurer. De tels défauts incluent, par exemple, la vulnérabilité spécifique à l'enclave, qui retient nécessairement les

opportunités commerciales à cause de l'incertitude des approvisionnements et de la distribution de production.

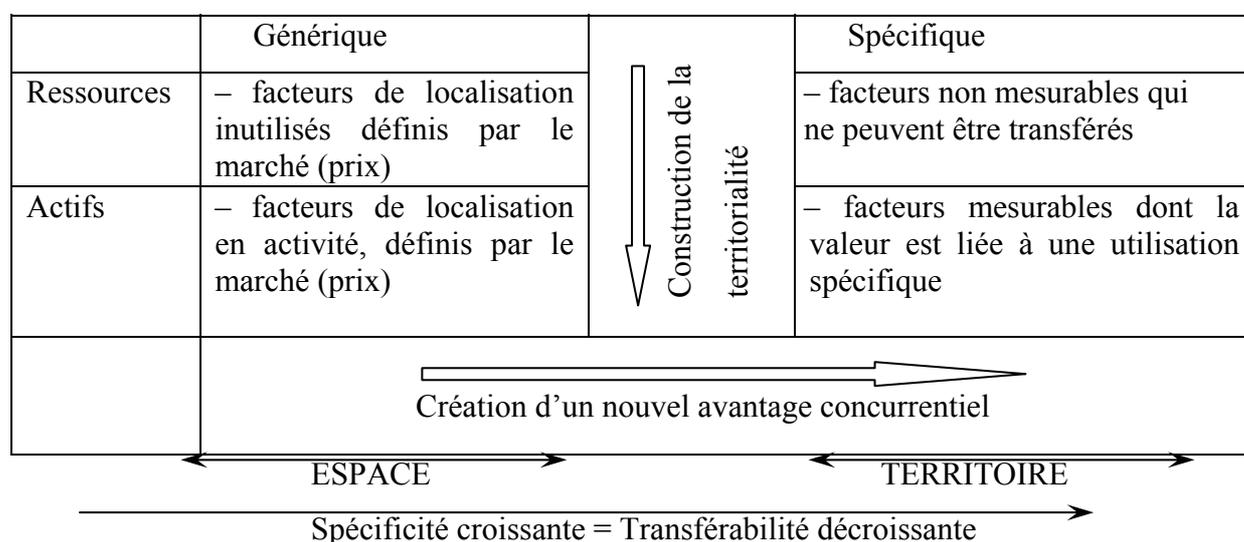
Un autre type de preuve des coûts d'exclave sont les prix "injustement" élevés, c'est-à-dire que la différence au niveau des prix ne peut pas être expliquée par la seule distance. Par exemple, selon l'Administration Régionale de Kaliningrad, le coût de la livraison des transports d'énergie par chemin de fer sur des distances semblables à travers la Russie et vers l'exclave par des territoires d'autres Etats en 2004 montre une différence de 70-150 roubles (selon le genre de transport d'énergie). Par conséquent, les prix des principaux types de transport d'énergie, délivrés par chemins de fer, étaient 10 à 15% plus hauts pour des consommateurs de Kaliningrad, comparés aux prix moyens des consommateurs du continent russe. De même, les marchandises fabriquées à Kaliningrad deviennent plus chères sur les marchés russes. Ainsi, les surcoûts (comparés aux coûts par d'autres fabricants russes) résultant de la position d'exclave de la région influencent directement et assez négativement la compétitivité des produits construits dans la région (EU-Russia Cooperation Program 2004d : 18). Il est intéressant de comparer les coûts d'exclave à la charge fiscale totale. En 2003, un total de 10,4 milliards de roubles d'impôts a été récolté dans la région, alors que le PRB atteignait 50,6 milliards de roubles. Cela équivaut à 205,4 roubles de charge fiscale pour 1000 roubles de valeur ajoutée régionale, ou 20,5%. (Il faut le comparer aux 28,9% de la moyenne russe ; la différence de 8,4% est expliquée par le régime de ZES, selon lequel les droits de douane ne sont pas prélevés pour des marchandises destinées au traitement et à la consommation). Selon l'évaluation de l'Administration régionale, les coûts spécifiques à l'exclave s'élevaient à 159,1 roubles par 1000 roubles de PRB, ou 15,9%. Supposant que la charge fiscale est demeurée au même niveau qu'en 2003, alors toute la charge sur le PRB (impôt plus spécifique à l'exclave) est montée aussi haut que (20,5%+15,9%) 36,4% (Gareev, Zhdanov, et Fedorov 2005).

3.5. Une typologie des facteurs compétitifs des régions: des ressources génériques aux actifs spécifiques

Les économistes français, notamment Colletis et Pecqueur (1993, 1994), ont élaboré un cadre analytique basé sur la typologie des facteurs compétitifs des régions en termes de ressources et d'actifs (ou biens) génériques et spécifiques. Ce cadre des facteurs de

concurrence spéciale suggère que les trajectoires d'un développement efficace devraient souligner la transférabilité décroissante des ressources et des biens : « le facteur principal de la différenciation des espaces ne peut résulter ni des prix relatifs de facteur ni des frais de transport mais bien de l'offre potentielle des biens ou ressources spécifiques, qui n'est pas sensible - par définition - à la concurrence directe » (Colletis, Pecqueur 1993). Le cadre de Bernard Pecqueur a été appliqué au cas de Kaliningrad dans Ivan Samson et al. (2000a, 2000b). La grande route de la transition économique connaît un déplacement de la spécialisation basée sur les ressources génériques à celle basée sur les capitaux spécifiques.

Figure 3.7. Typologie des facteurs compétitifs des régions.



Source : adapté de Samson et alii (2000) suivant Colletis et Pecqueur (1994).

On doit distinguer les actifs et les ressources génériques et spécifiques. Les ressources ou les actifs sont génériques quand leur valeur marchande existante ou potentielle ne dépend pas de leur participation à un processus de production précis. Les facteurs spécifiques sont attachés à un certain processus de production. Ils permettent en réalité d'augmenter les rendements. Les facteurs génériques peuvent être utilisés indifféremment. Au contraire des facteurs spécifiques, les facteurs génériques sont caractérisés par une diminution des rendements et de bas coûts de redéploiement. On peut dire que les plages de Kaliningrad sont une ressource générique (les ressources génériques sont proches des ressources latentes définies par Hirschman), tandis que les équipements de tourisme de Svetlogorsk (hôtels, services, infrastructure de récréation,

etc.) sont des actifs génériques. Ils sont génériques pour autant qu'ils sont semblables aux hôtels, aux services et à l'infrastructure de loisirs à Sotchi ou ailleurs. Un actif est spécifique quand sa valeur dans l'utilisation alternative est inférieure à son utilisation courante, c'est-à-dire que la valeur des biens est reliée à un endroit et à un environnement précis, à la fois économique et social. Le transfert d'une utilisation à l'autre entraînera des coûts non récupérables. Dans notre exemple, les emplacements de loisirs sur la *Kurskaya Kosa* (musée, observatoire d'oiseaux, etc.) sont des actifs spécifiques. Le tourisme à Svetlogorsk peut également être (ou devenir) un actif spécifique s'il a (ou gagne) un « cachet » unique comparé à Sotchi. La différence entre les actifs génériques et spécifiques est plus quantitative que qualitative : c'est le degré de transférabilité (ses coûts) qui détermine la spécificité des actifs.

Les ressources spécifiques sont seulement virtuelles, mais sont essentielles pour la différenciation du territoire. Elles n'existent pas en soi, mais doivent être reliées à un projet.

Les ressources spécifiques ne sont ni transmissibles ni reproductibles, et devraient devenir la base de n'importe quelle stratégie de développement. Le passage des ressources génériques aux ressources spécifiques est lié à la naissance de l'idée de développement. Le cadre des facteurs de la concurrence spéciale permet de différencier « l'espace » du « territoire ». Selon Colletis et Pecqueur (1993), l'espace supporte les actifs, alors qu'un territoire contient des ressources. L'espace est relié aux actifs, qui sont disponibles et accessibles par les mécanismes du marché. Les actifs génériques et spécifiques sont caractérisés par la quantité, le prix, et la disponibilité sur le marché.

Moins les actifs sont spécifiques, plus ils sont transférables (moins leurs transferts ou leurs reproductions sont coûteux). Pour cette raison, cela vaut la peine de créer des actifs spécifiques. Ils soutiendront des entreprises moins volatiles avec un ancrage territorial. L'avantage concurrentiel sera basé sur le dispositif du territoire, sur des effets de proximité. Cependant, il y a toujours le risque de la dévaluation, d'être rattrapé par des actifs semblables dans d'autres pays ou d'autres régions. Il est ainsi nécessaire de retourner aux ressources spécifiques afin d'identifier de nouveaux actifs spécifiques. D'autre part, les actifs spécifiques soutiennent un degré élevé d'irrévocabilité et peuvent rencontrer des problèmes de conversion. Le développement de l'avantage concurrentiel

exige donc la différenciation à long terme d'un territoire qui peut se fonder seulement sur les ressources spécifiques et leur interaction avec les actifs spécifiques (Samson et autres 2000b : 75. 90).

Il est possible de déduire deux types de transformation de facteurs :

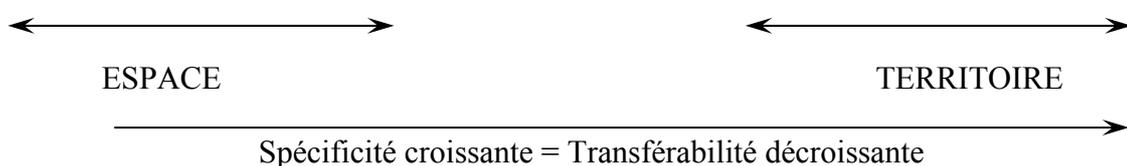
1. La spécification, c'est-à-dire la conversion d'un facteur générique en facteur spécifique.
2. L'activation, c'est-à-dire le passage d'un facteur latent à un facteur actif (Colletis-Wahl, Perrat 2004 : 120).

Le tableau suivant présente une application de cette méthode diagnostic-audit aux ressources de Kaliningrad. L'important est qu'une stratégie de développement basée sur les ressources spécifiques :

- comptera sur des activités à valeur ajoutée ;
- fournira des avantages concurrentiels à long terme ;
- empêchera le départ des activités libres.

Tableau 3.8. Typologie des facteurs basés sur les endroits géographiques

	Génériques		Spécifiques
Ressources	- Kaliningrad comme région portuaire - Kaliningrad comme enclave/exclave	 construction de la territorialité	- proximité du marché de l'UE, - valorisation de l'interface Russie-UE, - valorisation des ports, - meilleure compréhension de la mentalité de l'UE grâce à l'expérience de l'interaction - entrepreneuriat actif
Actifs	- transit vers les marchés russes (et de l'UE) - avantages généraux de la ZES (activités nécessitant de la main d'œuvre)		- développement des activités et aptitudes de services d'intermédiation et aptitudes; - investissement dans des activités de valeur ajoutée et de formation
Construction d'un nouvel avantage concurrentiel			



Ceci est conforme à l'argumentation de Michael Porter sur les facteurs généralisés et spécifiques et les mécanismes de création de facteur. Selon le cadre général de son « avantage concurrentiel des nations » (1990), les facteurs de productions sont regroupés en cinq grandes catégories :

- (a) les ressources humaines (la quantité, la compétence, et le coût du personnel),
- (b) les ressources physiques, s'étendant de la terre et des ressources minérales aux conditions climatiques et à l'endroit et à la taille géographique d'une nation,
- (c) les ressources de la connaissance, c'est-à-dire les stocks de la nation en terme de connaissance scientifique, technique, et du marché,
- (d) les ressources en capital (la quantité et le coût de capital disponible),
- (e) l'infrastructure, y compris les systèmes de transport et de communication mais également le système de santé, le parc de logements et tout autre facteur, qui affecte la qualité de vie et l'environnement du travail. (Porter 1990 : 74-75).

Une équivalence entre la dotation de facteur et les industries est au cœur de la théorie standard des avantages comparatifs. Cependant, les avantages concurrentiels dépendent également de la façon efficace et efficiente dont ils sont utilisés.

Porter présente plusieurs typologies ou hiérarchies de base des facteurs de productions. D'abord, une distinction est faite entre les facteurs de base et avancés. Les facteurs de base incluent les ressources naturelles, le climat, l'endroit, la main-d'œuvre non qualifiée et semi qualifiée et le capital. Les facteurs avancés incluent l'infrastructure moderne, le personnel fortement instruit et les instituts universitaires de recherche. Ils sont nécessaires pour réaliser des avantages concurrentiels évolués tels que les produits différenciés et la technologie de propriété industrielle de production. La division en facteurs généralisés et spécialisés est particulièrement pertinente pour notre discussion. Les facteurs spécialisés impliquent le personnel qualifié, l'infrastructure avec des propriétés spécifiques, les bases de connaissance dans des domaines particuliers et d'autres facteurs avec une pertinence à une gamme limitée ou même juste une simple industrie (Porter 1990 : 78). Ils fournissent des bases plus décisives et plus soutenables pour l'avantage concurrentiel que des facteurs généralisés parce que ces derniers sont habituellement disponibles dans beaucoup de pays et tendent à être facilement évités par des réseaux de corporation globaux. Généralement, l'avantage concurrentiel basé sur des

facteurs de base et généralisés est peu sophistiqué et passager. La troisième distinction des facteurs de la production est s'ils sont hérités ou créés. Cette distinction est appropriée à l'argumentation de la nécessité éventuelle de la rupture en biens et ressources.

Si l'on revient au cadre initial, la typologie de Colletis/Pecqueur des facteurs concurrentiels permet de dessiner des stratégies de développement pour une région se déplaçant d'une situation d'un espace comme endroit passif de la concentration des activités vers un territoire comme milieu de création et d'innovation. Deux mouvements sont importants :

a) La construction d'un nouvel avantage concurrentiel ou le passage des biens génériques aux biens spécifiques. Il exige la construction d'un approvisionnement spécifique (qualification de la main d'œuvre, disposition d'information technique, diffusion de l'innovation).

b) L'interaction entre les ressources spécifiques et les biens spécifiques ou la formation de la territorialité. Cependant, la dynamique territoriale ne peut pas être réduite à la construction d'un lieu d'accueil pour des entreprises recherchant le développement par une localisation. Le territoire est également défini par la proximité des problèmes et la coordination des attentes et des différentes actions. Le développement local signifie également définir quelques problèmes clés et trouver les solutions spécifiques à ces problèmes, reliés au "milieu" ou à « l'atmosphère ».

Trois stratégies de développement sont possibles (voir les flèches dans le tableau ci-dessous).

1. La trajectoire de développement bas: c'est le passage des ressources génériques aux actifs génériques, par exemple la valorisation des avantages concurrentiels standards comme les plages de tourisme en bord de la mer ou en tant que main d'œuvre bon marché dans des industries à forte intensité de main d'œuvre. Cette manière peut apporter des ressources dans le court terme et ne devrait pas être négligée pour commencer l'accumulation interne. Cependant, cette méthode contient une faiblesse importante pour autant que les décisions d'endroit sont basées sur la recherche des facteurs à un prix d'occasion et peuvent, en conséquence, être inversées relativement facilement. Les avantages concurrentiels basés principalement sur le prix permettront de

développer des activités avec des dispositifs généraux qui peuvent être transférés ailleurs et ne peuvent pas garantir le développement à long terme.

2. La trajectoire de développement haut : c'est le passage des actifs génériques aux actifs spécifiques, comme le mouvement ascendant vers des activités à valeur ajoutée de fabrication ou de service. Cette manière signifie la construction d'une territorialité, c'est-à-dire le changement d'un espace non différencié avec des effets réversibles à un territoire différencié où les compétences et les raccordements entre les acteurs économiques créent une « atmosphère » avec des impulsions innovatrices et des ressources pour la compétitivité. Il est possible de commencer par le chemin de développement bas et puis de se déplacer vers le haut. C'est proche de la méthode de développement suivie par les pays asiatiques émergents du sud-est comme la Corée du sud, Hong Kong ou Singapour (bien que ceci se soit produit dans des conditions très spécifiques, après la solution de la question agraire, grâce aux investissements directs étrangers et avec un contrôle fort de l'Etat).

3. Le renforcement des nouveaux avantages concurrentiels du territoire : c'est le déplacement des ressources génériques vers les ressources spécifiques et puis vers les actifs spécifiques (voir le tableau ci-dessous, longue flèche). Cette stratégie se fonde sur les ressources de développement à long terme qui deviendront difficiles à trouver ailleurs. Celle-ci exige l'identification des ressources spécifiques, les manières de passer des ressources générique aux spécifiques, et l'identification (ou la création) des acteurs institutionnels capables de la valoriser.

Ainsi, ces trois stratégies de développement correspondent aux mouvements repris dans le tableau suivant.

Tableau 3.9. Résumé des trois méthodes de développement (1 - trajectoire de développement bas, 2 - trajectoire de développement haut, 3 - construction de nouveaux avantages concurrentiels).

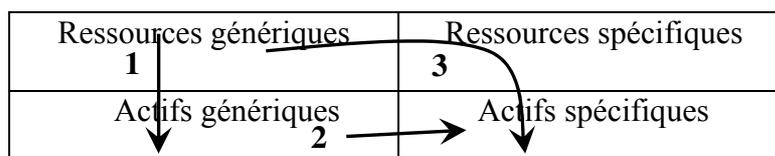


Tableau 3.16. Matrice à 9 cellules : corrélation entre les trois méthodes de développement et les choix de promotion d'exportation- substitution d'importation - substitution d'exportation.

	Méthode de développement basse	Méthode de développement haute	Construction des nouveaux avantages concurrentiels
Promotion d'exportation	Développement actuel (supplémentaire)		
Substitution d'importation	Développement actuel (courant)	Développement actuel (supplémentaire)	
Substitution d'exportation	(Incompatible avec la trajectoire de développement bas)		

Comment les trois méthodes de développement se corrélaient-elles avec l'orientation vers divers marchés ? Dans le contexte de Kaliningrad, les marchés principaux sont clairement le marché intérieur russe et l'UE. Une différenciation plus fine est possible avec l'UE, distinguant les marchés de la CEE et les marchés des économies développées (EU 15). Mettre l'accent sur l'approvisionnement du marché russe signifie le développement des industries de substitution d'importation. La production pour les exportations peut être double. La promotion des exportations signifie une large expansion des exportations, surtout des exportations existantes, telles que, par exemple, le développement de nouveaux foyers de pétrole, l'extraction et l'exportation d'une ambre plus brute ou la construction de nouvelles capacités pour la production de la pulpe. La substitution d'exportation, au contraire, consiste en la substitution de la spécialisation existante des exportations à faible valeur ajoutée pour les nouvelles exportations. Le processus de la substitution d'exportation implique la création de nouvelles exportations à un niveau plus élevé de la sophistication. Il y a deux choix entre la méthode de développement bas et haut et la construction de nouveaux avantages concurrentiels, d'une part, et le dilemme exportation-importation, d'autre part. Ils forment plutôt une cellule à neuf éléments, dont huit cellules sont appropriées à Kaliningrad. Pour Kaliningrad, le chemin de bas développement ne peut pas engendrer la substitution d'exportation.

La situation actuelle est dominée par la substitution d'importation et par le passage des ressources génériques aux biens génériques, c'est-à-dire par le développement dans la méthode de bas développement. Il y a également deux tendances supplémentaires : d'abord, la promotion des exportations dans la méthode de développement bas (augmentation des exportations de pétrole dues à l'exploration de plateformes en mer, non durable dans le long terme puisque les ressources sont limitées) ; en second lieu, les éléments modestes de substitution d'importation dans la méthode de développement haut (par exemple, construction de territorialité dans l'industrie du meuble).

Certains des vieux actifs spécifiques sont devenus inappropriés et improductifs dans les nouvelles conditions. De tels actifs étaient plutôt spécifiques parce qu'ils étaient intégrés dans la division du travail dans l'URSS. Par exemple, comme le problème de conversion des vieilles capacités militaires. À un niveau d'entreprise, il est difficile de transférer ces actifs (c'est-à-dire coûteux). En même temps, les actifs peuvent être transformés à des fins de développement au niveau du territoire. Deux trajectoires sont possibles. La première ne considérera pas les actifs anciens, et recommencera à identifier de nouveaux actifs et ressources génériques, ou des ressources génériques et spécifiques.

La seconde prendra en compte les anciens actifs spécifiques en les changeant en actifs génériques pour construire de nouveaux actifs spécifiques. En principe, la deuxième trajectoire est moins coûteuse. Cependant, le contexte de la transition ouvre la possibilité d'un scénario de rupture, qui correspond à la première trajectoire. Dans ce cas, une partie du développement hérité est perdue, mais un potentiel plus élevé de croissance peut être réalisé. Le scénario de rupture peut être valide s'il ouvre de nouveaux potentiels de croissance.

L'approche de rupture peut être justifiée pour Kaliningrad en raison de son nouveau statut (terrain ouvert vs fermé, avant) et en raison de son nouvel environnement (démantèlement de l'URSS, entrée de la Pologne et de la Lituanie dans l'UE). Dans ce cas, il devrait être prouvé que la première trajectoire permet des potentiels de croissance plus élevés que la seconde. Un choix optimal pourrait être de distinguer les secteurs pour lesquels l'approche de continuité sera choisie et les secteurs pour lesquels la rupture est meilleure.

Par exemple, une stratégie dans l'agriculture orientée vers le développement durable (approvisionnement des villes, protection de la vie rurale et du paysage) sans production libre représentera une rupture dans les actifs mais pas dans les ressources. A son tour, une stratégie orientée vers des activités élevées de service d'intermédiation (courtage, banque, consultation, traitement de données et fourniture de l'information) représentera une rupture dans les actifs et les ressources concernant la tradition récente de Kaliningrad (Samson et al. 2000b : 38).

Certains des vieux actifs spécifiques sont devenus inappropriés et improductifs dans les nouvelles conditions. De tels actifs étaient plutôt spécifiques parce qu'ils étaient intégrés dans la division du travail dans l'URSS.

3.6. Conclusion

Notre première tâche était de dévoiler la structure de l'avantage comparatif de Kaliningrad. Pour atteindre cet objectif, la mesure du commerce intra branche et de l'avantage comparatif est menée. La seconde tâche était de découvrir les dotations de facteur de base et leur rôle pour la spécialisation et la compétitivité régionale. Les calculs de l'indicateur de Lafay de l'avantage comparatif indiquent les tendances dynamiques suivantes :

- un avantage comparatif fort et soutenable dans les secteurs du pétrole et du bois de construction (bois de construction y compris, pulpe, papier, contre-plaqué, etc.) ;
- le glissement progressif de positions positives à neutres ou même à des valeurs négatives dans l'habillement et les chaussures ;
- les calculs magnifient le désavantage comparatif dans les produits alimentaires et la construction de machines (dans le commerce extérieur).

Les limites de l'indicateur utilisé seulement pour le commerce extérieur peuvent être clairement vues. Les deux grands secteurs avec le plus grand désavantage comparatif, les produits alimentaires et la construction de machines, correspondent exactement aux deux domaines de la spécialisation de Kaliningrad. Prendre en compte les échanges commerciaux interrégionaux avec le continent russe provoque des changements profonds de l'indicateur de Lafay :

- l'indicateur des produits alimentaires passe de fortement négatif à positif ;
- l'indicateur du pétrole et des produits pétroliers passe de fortement positif à positif ;
- l'indicateur des produits pétrochimiques passe de neutre à négatif ;
- l'indicateur des secteurs du travail du bois diminue mais reste positif, la même chose pour le cuir et les fourrures ;
- l'indicateur des métaux passe de positif à légèrement négatif.

Le facteur important expliquant les valeurs élevées de la commerce intra branche (CIB) dans le commerce total de Kaliningrad est le rôle intermédiaire de l'économie de Kaliningrad dans le commerce russo-européen et la prolifération des processus de transformation à faible degré, à faible valeur ajoutée. Les larges définitions des secteurs de la construction de machines et de la transformation alimentaire combinent les importations des biens semi-finis de l'UE et les sorties de produits finis vers le continent russe. Nous avons vu que la valeur de CIB pour les mêmes secteurs dans le commerce extérieur était basse (17,9 et 13,6%, respectivement). Il faut s'attendre (bien que nous manquions des données d'entrée pour prouver ce point) à ce que le commerce Kaliningrad-Russie montre un niveau plus élevé de CIB que le commerce extérieur mais il ne sera pas aussi haut que la valeur du commerce total. Nous avons commencé la section par la question sur l'ampleur de la pertinence des avantages comparatifs comme explication valide pour les modèles régionaux de spécialisation. L'analyse du commerce intra branche fournit une réponse à la question. Tout le commerce indique des valeurs élevées de CIB. Bien que les avantages comparatifs basés sur les dotations de base de facteur puissent encore être pertinents pour expliquer la spécialisation de Kaliningrad, leur puissance explicative est limitée. Nous devons aller plus loin, des facteurs de base à d'autres facteurs, ressources, et actifs, notamment en incluant le cadre juridique. En même temps, le commerce extérieur comporte la majorité de secteurs avec des valeurs faibles de commerce intra branche. Ici, la puissance explicative des avantages comparatifs est plutôt forte et toujours fortement appropriée pour la spécialisation de Kaliningrad.

Une comparaison des avantages comparatifs de toute la Russie avec ceux de Kaliningrad mène à l'observation suivante. Les avantages comparatifs du Kaliningrad coïncident avec ceux de toute la Russie en ce qui concerne les exportations (pétrole, bois de construction, métaux et métallurgie, pulpe). En même temps, la région possède

un avantage comparatif dans l'électronique grand public et les produits alimentaires, qui sont des secteurs avec un désavantage nettement marqué en Russie. La correspondance est claire : les avantages comparatifs de Kaliningrad se développent dans le domaine de la substitution d'importation où les conditions sont les meilleures pour la compensation partielle du désavantage russe. Le rapport de productivité de salaires/travail dans région de Kaliningrad, la Russie dans son ensemble, et la Lituanie (excepté la construction mécanique) est approximativement identique. En même temps, la relation entre les coûts spécifiques de la main-d'œuvre et la productivité de travail dans l'industrie régionale est de 2 à 2,5 fois moins élevée que dans les « vieux » pays de l'UE. Ce dispositif détermine la spécialisation courante de l'industrie de Kaliningrad et, sous certaines conditions, peut être l'un des facteurs soutenant la compétitivité des produits de Kaliningrad exportés vers les marchés étrangers. Comme on peut s'y attendre, les meilleurs paramètres de l'utilisation du travail dans les entreprises de Kaliningrad se retrouvent dans les entreprises avec une part élevée de travail dans le processus technologique (fabrication des appareils ménagers, métallurgie, et industrie du traitement de la viande). Kaliningrad possède un avantage comparatif dans les produits à forte intensité de main d'œuvre comparés aux vieux pays de l'UE et, à un degré moindre, à la CEE. Il n'y a aucun avantage comparatif basé sur le ratio des coûts du travail/efficacité du travail par rapport à la Lituanie et au continent russe.

Ayant certains avantages sur les compagnies étrangères en termes de coût de la main-d'œuvre impliqué (reflété dans l'indicateur de CUT), les entreprises de Kaliningrad cèdent considérablement devant ces entreprises étrangères dans l'équipement technologique (reflété dans le rapport capital/travail). Il s'élève à un désavantage sérieux dans les biens nécessitant du capital. En conclusion, en ce qui concerne l'énergie et les coûts de carburant comme facteur important de production dans un certain nombre d'industries, Kaliningrad possède un avantage fort comparé à l'UE, y compris les nouveaux Etats membres. Cependant, cette augmentation dans les prix de l'énergie diminue graduellement. En outre, Kaliningrad se trouve en position légèrement désavantageuse en ce qui concerne des tarifs d'énergie par rapport au continent russe.

Pour résumer le problème en termes de travail, capital, et la spécialisation, grande consommatrice d'énergie, la conclusion est la suivante : Kaliningrad est très faible dans des industries intensives en capital. Sa faiblesse dans des industries grandes

consommatrices d'énergie en comparaison avec le continent russe, combinée avec l'éloignement des principales matières premières, conditionne son désavantage comparatif à la fabrication, grande consommatrice d'énergie. L'avantage comparatif régional est seulement dans les secteurs à forte intensité de main d'œuvre.

L'analyse de la structure de coût permet d'identifier les particularités générales suivantes influençant la compétitivité des compagnies de Kaliningrad en ce qui concerne les coûts. Les entreprises, recevant les matières premières de Russie, doivent soutenir un niveau plus élevé des coûts pour les composants, ce qui excède de manière significative les indices moyens à travers le pays. En même temps, la part des coûts matériels dans la structure des coûts de production globaux dans les entreprises, orientée vers les marchés étrangers des matières premières et des composants (traitement de la viande, construction mécanique), est comparable aux indices typiques pour les compagnies étrangères. Ceci peut être expliqué par l'éloignement des entreprises de Kaliningrad des ressources russes de matière première, ce qui mène à une augmentation des coûts de la livraison des composants, des pièces de rechange, et des matériaux à la région de Kaliningrad.

La spécialisation courante correspond-elle à la dotation en facteurs de Kaliningrad ? Y a-t-il une concordance ou une contradiction entre eux ? La spécialisation courante de Kaliningrad et le décalage principal qui s'est produit durant une décennie et demie de transition ont été décrits dans le chapitre 2. Dans le chapitre présent, nous avons découvert que l'utilisation des avantages du coût et de l'efficacité de la main-d'œuvre, côte à côte avec des facteurs externes, a joué un rôle important au moment de la formation de la spécialisation courante de l'économie régionale. En même temps, la spécialisation économique courante ne peut pas être expliquée avec succès par les seuls coûts de la main-d'œuvre. Elle doit être regardée en parallèle avec d'autres facteurs, en particulier avec le régime de la ZES. Dans le cadre de la typologie des facteurs de compétitivité régionale (Colletis, Pecqueur 1994) et des trois méthodes de développement élaborées dans Samson et alii (2000b), la situation actuelle dans la région est dominée par la substitution d'importation et par le passage des ressources génériques aux actifs génériques, c'est-à-dire dans la méthode de bas développement. Il y a deux tendances supplémentaires : d'abord, la promotion des exportations dans la méthode de bas développement (élévation d'exportations de pétrole dues à l'exploration

de plate-forme, insoutenable dans le long terme puisque les ressources sont limitées) ; en second lieu, les éléments modestes de substitution d'importation dans la méthode de haut développement (par exemple, construction de territorialité dans l'industrie du meuble). On verra dans le chapitre suivant comment le régime de ZES joue un rôle important dans le déploiement et la valorisation de l'avantage en coûts de main-d'œuvre, partiellement au détriment des ressources plus prometteuses.

Chapitre 4. Le cadre extérieur du développement économique de Kaliningrad: la succession des chocs économiques de 1990-2004 et après

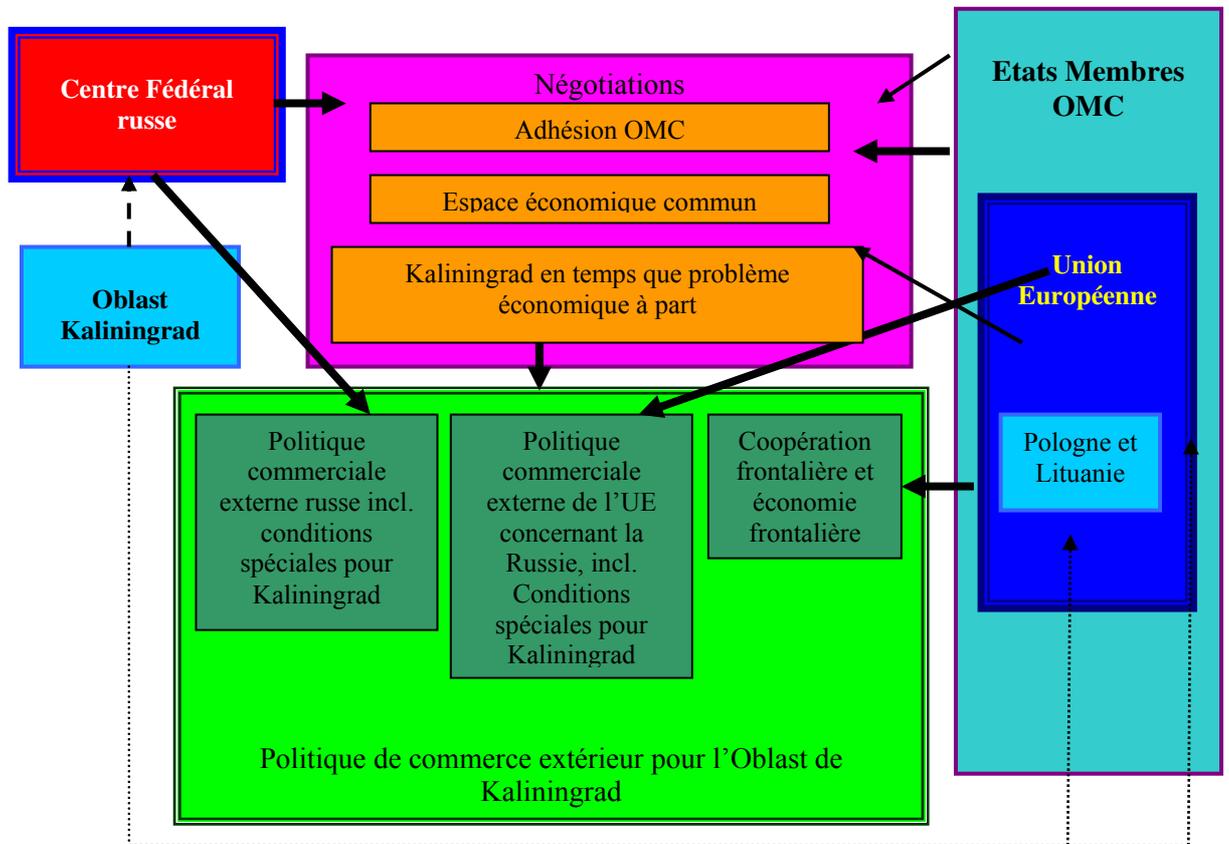
4.1 Globalisation, intégration économique et spécialisation régionale

4.1.1. Les chocs économiques subis par Kaliningrad : 1990-2005 et après

Quel est l'impact des chocs économiques successifs sur la spécialisation régionale ? Dans un contexte plus large, la région de Kaliningrad, faisant partie de la Fédération Russe, se trouve entre la Russie et l'UE. De cette façon, l'Oblast est vulnérable aux chocs venants, d'une part, de l'élargissement de l'UE aussi bien que des changements dans les relations Russie-UE et d'autre part, de la Russie faisant des efforts pour son intégration à l'économie mondiale, dont l'adhésion à l'OMC en est un exemple. Ces procédés pourraient présenter de sérieux dangers pour l'économie régionale de Kaliningrad. Ils pourraient également pourvoir l'Oblast de nouvelles opportunités pour son développement économique.

Le problème de la spécialisation de Kaliningrad doit être vu dans le cadre de l'intégration de la Russie à l'économie mondiale. De façon plus importante, Kaliningrad se trouve dans la condition d'intégration à l'économie européenne par sa situation géographique et par sa situation d'enclave. Les procédures liées à l'intégration de Kaliningrad sont dès lors spécifiques et différents en de nombreux points de celles utilisées par les régions « typiques » russes.

Graphique 4.1. Acteurs principaux et mécanismes de la politique de commerce extérieur de Kaliningrad.



Plusieurs procédures, prenant en compte une variété d'acteurs, sont cruciales pour Kaliningrad. Les acteurs centraux, qui exercent une influence décisive sur l'économie de Kaliningrad, sont la Russie (plus exactement, le centre fédéral de Russie) et l'Union Européenne. Si nous devons choisir l'acteur pour Kaliningrad, celui-ci serait certainement le centre fédéral russe. Il n'y a pas de doute que, malgré le détachement de la région du territoire principal, Moscou définit le cours que suit Kaliningrad. Ceci se fait d'une multitude de façons. Un des exemples est la législation fédérale sur la zone économique spécifique, qui contient des provisions spécifiques pour la région. L'autre outil serait la politique financière et économique du centre fédéral, incluant les transferts financiers et le programme Fédéral. Début 2005, avec les gouverneurs, à présent quasi tous élus par le Président, la politique directe d'influence de Moscou sur le plan régional est devenue plus grande. Contrairement à cela, Kaliningrad possède une force très limitée à Moscou et parmi les Etats membres de l'UE, ce qui est démontré par les lignes pointillées dans le tableau ci-dessus.

L'Union Européenne, pour sa part, peut influencer les affaires de Kaliningrad de plusieurs façons aussi. Premièrement, les accords UE-Russie sur les matières liées à Kaliningrad telles que le transit de passagers et de cargos sont essentiels pour l'enclave. Deuxièmement, l'UE apporte une assistance économique directe à la région. Troisièmement, les Etats membres, notamment le Danemark, la Suède et l'Allemagne, conduisent des programmes indépendants de coopération avec la région. Quatrièmement, la situation et les actions des pays adjacents, la Pologne et la Lituanie, sont centrales à la coopération et à l'économie frontalière.

Le fait que la Russie et l'UE soient des pouvoirs décisifs pour Kaliningrad coïncide avec l'observation de l'économie UE-Russie et les relations politiques en tant que cadre, dans lequel nous devons voir le développement éventuel de la région. Cette vision correspond entièrement avec le cadre principal du triangle continent-enclave-Etats voisins, qui souligne la théorie des enclaves.

Chacune des procédures externes qui influencent la spécialisation de Kaliningrad peut-être perçue et analysée en termes de choc économique. Le terme « choc » et ses dérivés sont le plus souvent liés au phénomène monétaire. Toutefois, il est aussi utilisé pour analyser de vrais chocs. Les cas les plus connus et communs sont les chocs des prix de marchandises. En général et théoriquement, le choc de l'offre et la demande est différencié. Un choc de l'offre est compris comme un accroissement soudain des coûts dans une partie importante de l'économie. De la même façon, un choc de la demande est un événement surprise qui fait, temporairement, augmenter ou diminuer la demande pour les biens ou services. Un choc de la demande positif augmente la demande, alors qu'un choc de la demande négatif diminue la demande. Aussi, le terme « choc asymétrique » peut être appliqué à l'analyse de l'économie de Kaliningrad en transition. Ceci signifie que les conséquences d'un choc peuvent être inégales pour deux pays, ou pour différentes régions d'un même pays. La réelle conséquence des mouvements de taux et des changements de politique des taux de change restent un des problèmes les plus controversés en économie internationale. Le choc asymétrique majeur qui a été identifié aussi bien théoriquement qu'empiriquement sont les chocs de prix des matières premières (l'énergie et d'autres sources naturelles de matières premières).

Les caractéristiques essentielles d'un choc économique sont, premièrement, qu'il est exogène par rapport à la région, deuxièmement, que le problème dans chaque cas concerne un changement soudain dans le cadre des activités économiques, et troisièmement, que chaque changement est profond. L'élargissement de l'UE et l'adhésion de l'OMC de la Russie sont des exemples choc très nets, mais ils sont aussi flanqués par plusieurs autres, non moins importants, qui ont déjà pris place ou qui prendront place dans le futur. En plus de cela, une enquête se composera de l'établissement de la ZES dans les années 1990 et les changements profonds de la politique de la ZES en 2006. La politique de la ZES et ses fluctuations au fil du temps, malgré que ce ne soit pas un choc, ont un impact puissant et soudain sur l'économie régionale.

Dans ce chapitre, les procédés économiques et les chocs suivants seront analysés :

- La perturbation de la continuité économique (1990-1992) comme conséquence de la séparation de l'Union Soviétique, le choc le plus sévère.
- L'établissement de la politique ZES à Kaliningrad (1991, avec stabilisation depuis 1996) et les profonds changements selon la nouvelle Loi Fédérale (2006).
- La crise monétaire et financière russe de 1998.
- L'élargissement de l'UE vers l'Est, ayant eu lieu en 2004 mais influençant Kaliningrad depuis 2002.
- L'adhésion de l'OMC russe, prenant vraisemblablement place en 2008-09.
- Le « problème 2016 » généré par la fin de la période de transition sous la nouvelle loi ZES, flanquée par la probable fin de la période de transition de l'adhésion de l'OMC russe et des sérieuses possibilités d'avancement dans l'Espace Economique Commun UE-Russie.

La combinaison de l'impact de tous ces facteurs sur la politique économique externe de la région de Kaliningrad et sur ses spécialisations permet de distinguer trois périodes principales :

1. 1991-1998 : la perturbation de la continuité économique : commencement de la libéralisation économique en Russie et de la crise de transition ; création de la ZES à Kaliningrad ; stabilisation de la politique de la ZES depuis 1996 ; UE-Russie ACP, se fortifiant dès le 1^{er} janvier 1997.
2. 1998-2005 : 1998 crise financière et monétaire ; 2004 élargissement de l'UE.

3. 2006 et après : changement progressif de la politique du ZES selon la nouvelle loi Fédérale (2006, avec la période de transition de 10 ans) ; adhésion de l'OMC russe.

La création du EEC combiné avec la fin de la période de transition, tous deux sous la nouvelle loi ZES et l'adhésion de la Russie à l'OMC signifieraient probablement le début d'une nouvelle période concernant la spécialisation régionale de Kaliningrad dans les années 2010.

4.1.2. Intégration économique: définitions et approches

Notre enquête sur le problème de la spécialisation économique de la région de Kaliningrad dans les années 1990-2000 et après, traite en fait du développement dans les conditions de la globalisation. L'élargissement de l'UE et l'entrée de la Russie à l'OMC, aussi importantes ces procédures soient-elles, sont juste deux instances de globalisation économiques relatives à la Russie et ses régions éloignées de l'Ouest.

Les processus de globalisation influencent encore les transformations dans les spécialisations régionales – de l'ouverture de l'économie russe après la rupture de l'Union Soviétique et le concomitant libéralisme économique à l'établissement de la zone économique spéciale, où une zone hors taxe était un composant essentiel ; l'espace économique commun devant être créé entre l'UE et la Russie est un autre facteur important de l'intégration économique.

Le critère institutionnel/légal produit « l'échelle d'intégration économique » suivant :

- arrangement tarifaire préférentiel (réduction des tarifs intra groups) ;
- union partielle douanière (introduction d'un tarif extérieur commun alors que le tarif initial des partenaires est conservé sur les territoires mutuels) ;
- zone de libre-échange (retrait des tarifs intra group) ;
- union douanière (libre commerce en plus d'un tarif externe commun et d'une politique commune) ;
- marché commun (union douanière en plus de la libre circulation du travail et des capitaux) ;
- marché unique (marché commun plus capital intra groupe et mobilité de la main d'œuvre) ;

- union économique (marché commun en plus d'une politique économique harmonieuse) et d'une union monétaire (monnaie commune)
- union économique totale (pas de barrières, politique économique singulière, et un gouvernement supranational avec une autorité économique importante) (voir, par ex., Jovanovic 1998 :10-11).

Plus encore, en prenant comme base le critère géographique, l'intégration économique peut prendre place à un niveau sub-régional, régional et global.

Finalement, basé sur la substance, il est possible de distinguer des formes basées sur le commerce, monétaires et productives.

1. Formes basées sur le commerce :
 - fin de la discrimination
 - démantèlement des barrières tarifaires à l'échange
 - démantèlement des barrières non tarifaires à l'échange
 - effets de création et de destruction de commerce
 - réduction des coûts de transactions.
2. Formes monétaires :
 - convergence des taux d'inflation mensuels
 - convergence des taux d'intérêts.
3. Formes productives :
 - convergence de la productivité du capital en diminuant le retour sur capitaux
 - convergence régionale : convergence de la productivité, immobilité relative des actifs (coûts de transport) et mobilité des facteurs
 - dissémination technique et débordante
 - dissémination des connaissances
 - approximation légale et convergence institutionnelle
 - proximité des facteurs (distances géographiques, confiance sociale, contrôle organisationnel, confiance institutionnelle, connaissance cognitive).

Le commerce extérieur est le premier vecteur. Depuis la deuxième guerre mondiale, le commerce international a grandi plus vite que la production. L'expansion de l'exportation dans le monde est environ deux fois plus importante que la croissance de la production sur la période temps depuis 1990. Cette tendance est connectée au

démantèlement des tarifs dans le GATT et l'OMC, à la spécialisation internationale avec la diminution du commerce des matières premières (47% des exportations mondiales en 1963, 25% en 1991) et l'accroissement du commerce intra branche des biens manufacturés connectés avec la différenciation des produits (jusqu'à 80% du commerce UE), et aux flux de capitaux productifs.

Il y a une évidence très forte qu'une orientation vers l'extérieur est corrélée de façon positive avec la croissance en productivité. Gerschenkron (1952), dans son célèbre article « Advantages of being backward » dit que l'habileté des économies à la traîne pour emprunter la technologie des économies plus développées était probablement possédée par les pays qui ne sont pas trop en retard.

En fait, les économies asiatiques étaient loin derrière le revenu moyen des pays latino-américains en termes de revenu par habitant et de productivité globale. Abramovitz (1986) offrait une autre approche en disant que les pays nécessitaient la possession d'une « capacité sociale au développement ». Ceci peut être vu dans les niveaux d'éducation et dans l'étendue de l'illettrisme. Une autre approche, plus récente, est d'expliquer ces différences par diverses orientations commerciales. Dollar (1992) et Dollar, Wolff (1993: 167-169) trouvaient que le développement économique asiatique en général était plus orienté vers l'extérieur que leur contrepartie latino américaine, et que le développement économique africain était le plus orienté vers l'intérieur de tous.

Le lien de causalité entre l'orientation extérieure et la croissance des ces économies développantes, est probablement qu'une telle orientation pourvoie plus d'opportunités et de motivation à produire des technologies qui n'ont pas été utilisées préalablement. Plus encore, c'est la combinaison de l'éducation (au niveau primaire et secondaire) et l'orientation vers l'extérieur qui est susceptible de générer une croissance de productivité rapide au sein des économies en développement. En somme, la littérature économique indique l'importance de l'ouverture commerciale de la croissance économique, mais résume, par la même occasion, le rôle clé joué par les institutions et les politiques spécifiques aux pays, pour lesquels l'ouverture commerciale ne peut pas être un substitut. L'ouverture commerciale est une nécessité, tout en étant une condition de croissance insuffisante, connectant un pays au flux mondial de biens et de connaissances. Cela aide à bénéficier des avantages d'une économie de spécialisation et

d'une économie d'échelle. Le mouvement international d'investissements directs à l'étranger (IDE) est un vecteur de globalisation tout aussi important. Depuis vingt ans, le stock IDE s'est multiplié par douze, alors que la production mondiale s'est multipliée par quatre. L'IDE est perçu comme la « principale force d'intégration économique internationale » (UNCTAD, 2001). L'IDE peut pourvoir un financement supplémentaire, stimuler le transfert des technologies et le Know-how et, le dernier mais pas des moindres, pourvoir un accès plus aisé aux marchés à l'exportation. Il peut aussi avoir un débordement positif sur l'économie domestique au travers des liens avec les fournisseurs locaux et contribuer aux améliorations en productivité.

Parmi d'autres facteurs, nous mentionnerons brièvement l'intégration/convergence économique, une facette importante d'intégration qui est souvent sous-estimée dans les pays en transition et en développement. Nous parlons ici d'institutions dans le sens développé par D. North, lauréat au Prix Nobel d'économie. Les institutions sont des règles formelles et tacites d'activités économiques. Elles agissent en tant que normes de conduites pour les acteurs économiques. Les institutions, y compris les droits de propriété, les structures régulatrices, la qualité de systèmes légaux et administratifs, ont une importance cruciale pour une croissance économique durable, quoique de telles institutions ne soient pas un sous-produit automatique de cette dernière.

Et il n'y a pas non plus de cadre institutionnel « correct » : les pays ayant réussi économiquement ont des formes institutionnelles largement différentes. Par la même occasion, tous les pays ayant réussi économiquement ont des institutions ayant généré une motivation orientée vers le marché, des droits de propriété sécurisés et étant pourvu d'une stabilité sociale et politique. L'impact positif d'un ancrage institutionnel externe devint clair lors du processus d'élargissement de l'UE par les Pays de l'Est. Le rôle de l'ancre institutionnelle était fortement résumé par Samson et Greffe (2002) en honneur à l'espace commun économique en perspective entre l'UE et la Russie. Aussi, les études économétriques disponibles au sujet de l'effet d'une ZLE UE-Russie sont d'accord pour dire que les effets positifs pour l'économie russe peuvent être déclenchés essentiellement par la convergence institutionnelle et non par une ZLE en tant que telle (exemple Brenton 2002).

4.1.3. Les frontières : une barrière ou une zone de contact ?

Stephen B. Jones, dans l'œuvre majeure « Boundary-making » (premièrement publiée en 1945 (Jones 2000)), remarque « qu'intrinsèquement il n'y a pas de bonne ou de mauvaise limite ». Ceci peut être vrai ou non. Toutefois, ce qui semble être vrai, est qu'il y a intrinsèquement des limites non problématiques et problématiques. Les frontières d'enclaves sont problématiques en tant que telles. Ces problèmes peuvent être résolus de manière satisfaisante mais avant tout, d'un point de vue politique aussi bien qu'économique, ils représentent des problèmes compliqués qui doivent être résolus.

Ratti (1996 : 40-43) offre une typologie de frontières comme une barrière, un filtre et une zone de contact.

1. Frontière en tant que barrière. Ceci est une approche traditionnelle, qui fut typique, par exemple, pour une Europe du dix-huitième, dix-neuvième siècle, étant une Europe des nations. Les effets sur la frontière en tant que barrière, discriminent et pénalisent les régions frontalières, les convertissant en périphérie.

2. Frontière en tant que filtre. Les fonctions frontalières en tant que médiateur discriminant entre deux systèmes politiques ou sous-systèmes.

3. Frontière en tant que zone de contact. Ce type correspond au régime des frontières ouvertes avec la dominance de la fonction de contact. Les frontières ouvertes impliquent la possibilité de faire passer les concepts économiques, d'une convergence graduelle et du développement de l'économie transfrontalière. Ce cas se présente rarement dans un Etat pur. Même en cas de frontières ouvertes, il y a des différences inhérentes tel que les différentes langues et les coutumes qui persistent. La logique des frontières en tant que filtres peut subsister dans l'optique des différentes législations nationales voir même amplifier lors d'une crise économique.

Tableau 4.1. Typologie des effets de frontière et conséquences stratégiques des politiques économiques et spatiales.

Domaines	Types d'impacts	
	Logique de la barrière/filtre	Logique de la zone de contact
Organisation de l'espace	Développement parallèle de deux zones frontalières	Concurrence/coopération au sein du réseau de l'agglomération
Transport international	Impact frontalier important/concentration sur la frontière	Redéploiement dans l'espace de l'infrastructure et des services (en termes de réseaux concurrentiels)
Mobilité du travail et mobilité du marché du travail	Segmenté, protégé	Nouvelle stratégie en termes de "réservoir d'emploi transfrontalier"
Localisation industrielle	Suivant la logique de la segmentation verticale (branches, filiale, sous-contractant)	Suivi logique du réseau ou même du "milieu"
Services supérieurs	Marginalisation	Effets catalytiques par les politiques de coopération et réseaux
Education/universités	Séparation due aux profondes différences de structures et le concept national d'éducation.	Reconnaissance mutuelle des diplômes. Coordination des programmes.
Politique dans le secteur de la technologie	Pénalisation par l'approche centre périphérie	Approche caractérisée par la création de structures transfrontalières et par le milieu.

Source: (Ratti 1996: 44).

La perception traditionnelle de la frontière dans le contexte de l'analyse de l'espace économique est négative. Durant les dernières décennies, la vision traditionnelle a été graduellement substituée pour une vision plus optimiste, suivant la logique générale de la frontière comme une zone de contact. Par exemple, Claude Courlet (1995) insiste sur le caractère multifonctionnel de la notion de frontières et l'Etat plutôt que de les voir en tant qu'obstacle à la réalisation de l'optimal économique. Selon Courlet, la frontière peut être considérée comme un instrument pour gérer les interactions.

La diffusion rapide de la perception positive de la notion de frontière est influencée par l'expérience positive de l'Union Européenne tout comme le succès relatif de la gestion réussie au Etats Unis (frontière transparente avec le Canada, implantation de

modèles économiques à succès sur la frontière EU-Mexique, création de l'ALENA). L'intégration des politiques en UE est indubitablement un succès. Au même moment, il est possible de discuter du fait que ce succès était dû à la domination des frontières et non à leurs effets positifs. Spécifiquement, pour les enclaves dans l'UE, ceci signifie l'affaiblissement de l'enclave à cause de la diminution de l'intensité du contenu des frontières c'est-à-dire de son rôle en tant que barrière. En d'autres mots, l'on doit se souvenir que la fonction de régularisation des frontières se fait par l'imposition de certaines restrictions, comme par exemple en imposant une barrière au transport des personnes, des biens et services, des capitaux, du travail, etc.

Fustier et Burgarella-Mattei (1996: 49) argumentent que, même si la logique positive des frontières est possible, elle ne peut pas être appliquée aux régions naturellement enclavées telles que les îles ou les régions montagneuses. La frontière naturelle handicape son développement. En général c'est analysé en termes de rupture pour laquelle des mesures de compensation seront appliquées afin d'éviter la marginalisation de ces régions. La politique de maintenir la continuité territoriale prévoit, de la part de l'Etat, un support au développement de l'infrastructure avec pour but d'arriver à une parité avec les régions centrales. Cette logique est appliquée aux enclaves aussi. Comme on le voit dans le cas de Kaliningrad, les autorités fédérales suivent la même logique de mesures de compensations. Elles incluent :

- des tarifs ferroviaires préférentiels ;
- un investissement fédéral dans l'infrastructure portuaire ;
- un ferry financé par l'Etat entre Kaliningrad et Saint-Pétersbourg ;
- des « tickets sociaux » pour le transport aérien par Aeroflot (nombre de places « low-cost » limitées pour les catégories sociales protégées) ;
- le transit de Kaliningrad étant un point relationnel important entre la Russie et l'UE.

Granberg (2000) montre la dissemblance d'évolution des anciennes et des nouvelles frontières russes. Les vieilles frontières évoluent de l'état de barrière à celui de zone de contact. Les nouvelles frontières ont initialement acquis la fonction de barrières. Toutefois, quelques procédés d'intégration sur l'espace post-Soviet tournent partiellement autour de la tendance. Trois régions russes, les Oblast de Leningrad, de Kaliningrad et d'Altay, sont situées le long des « anciennes » et « nouvelles » frontières.

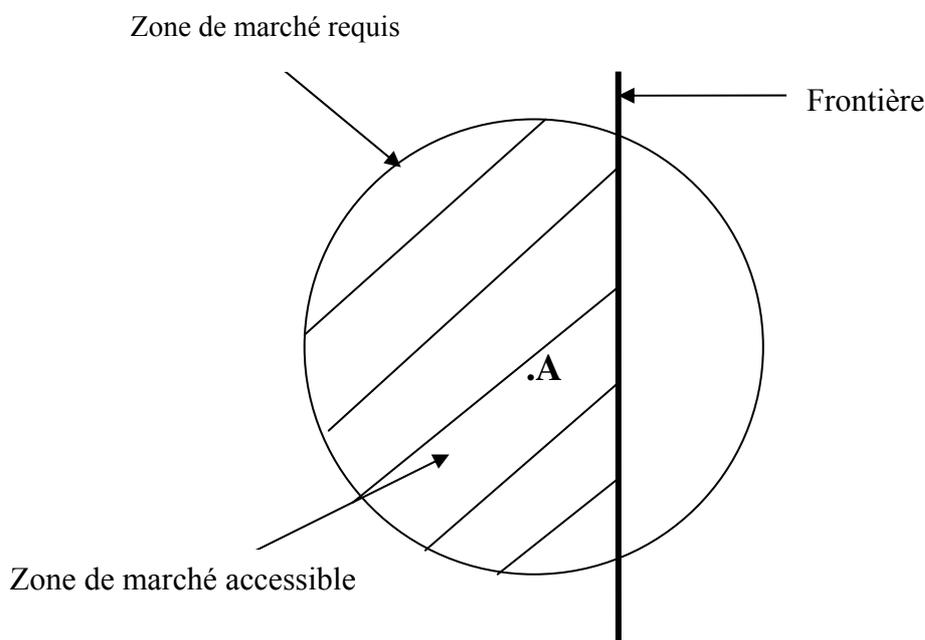
Les frontières, comme les filtres, supportent divers coûts économiques (Senn, 1993 :43) :

- Les coûts de la duplication. Depuis, les deux régions limitrophes ont dupliqué l'infrastructure sociale qui autrement aurait été installée et utilisée conjointement.
- L'absence de réductions de l'économie d'échelle.
- La non valorisation des ressources régionales pénalisées par la frontière.
- Le déficit de légitimité quand les économies négatives sont enregistrées.
- Le planning contrastant et le développement de concepts. Le choix de politiques économiques tend vers la non coordination entre les régions frontalières, voire même une totale opposition.
- Les coûts de veto des institutions nationales (l'Etat continental pour les enclaves). Les institutions nationales fédérales interfèrent avec le processus de développement local.

La théorie d'emplacement traditionnel voit les frontières comme sources de distorsion pour le commerce et les activités économiques. Significativement, Lösch (1944) mais aussi Hoover (1948) et beaucoup d'autres argumentent que les frontières, si perméables ou imperméables, sont des distorsions dans le réseau des marchés. Elles divisent le marché et par conséquent affectent négativement le marché potentiel des entreprises. La proximité d'une frontière décourage une entreprise de se placer en région frontalière. En outre, plus la zone de marché requise est grande, plus les entreprises vont être distantes des frontières et proche du centre.

Les tarifs et autres restrictions sur le commerce international accroissent les coûts de transport, déforment les zones de marché et les réseaux de réserves et accroissent les coûts de production situés près des frontières. En conséquence, les producteurs sont susceptibles d'éviter le territoire près des barrières commerciales qui réduiraient leur marché ou zone de réserve et de se situer dans une région qui est plus centrale par rapport au marché domestique. Ce point est illustré par la figure ci-dessous.

Graphique 4.4. Frontière en tant que distorsion dans la zone de marché



Source: adaptée de Niebuhr, Stiller (2002: 6).

Timothy (1999, 2002) introduit une typologie en quatre parties des niveaux de partenariats transfrontaliers dans le tourisme : aliénation, coexistence, collaboration, et intégration. La coopération est caractérisée par des efforts naissants pour résoudre des problèmes communs, premièrement en termes de migration illégale et d'utilisation de ressources. La collaboration se trouve dans les régions où les relations transnationales sont stables et les efforts joints sont bien établis. Les partenaires cherchent activement à effectuer des changements ensemble pour les problèmes de développement et sont d'accord pour un niveau d'égalité dans leurs relations. A cette échelle, le niveau de coopération entre Kaliningrad et ses pays voisins de l'UE est à son apogée.

4.2 Le régime de ZES en tant que facteur décisif de développement économique régional

4.2.1. Les ZFE "Yantar" 1991 et ZES Kaliningrad 1996

La ZES à Kaliningrad fut initiée en 1990 et mise en marche en 1991, baptisée Zone Franche Economique Yantar (Amber) (Free Economic Zone Yantar (Amber)). Toutes

les régions, sauf les parties militaires, sont devenues la ZFE. L'idée de promouvoir les exportations était initialement au cœur de la ZFE. Graduellement et jusqu'à un certain point, de façon non intentionnelle, le point central était de déposer les privilèges douaniers comme le mécanisme de promotion d'importation de substituts. Plus tard, la zone économique commença à être perçue comme outil de compensation pour le recul de localisation des régions exclavées. La zone « Yantar » avait prévu les éléments suivants comme zone de libre-échange : la stimulation d'investissement, les privilèges fiscaux, la liberté des mouvements des capitaux, le développement des infrastructures, et les règles d'entrées simplifiées pour les citoyens étrangers. En pratique, la portée envisagée des régulations spécifiques n'a jamais été atteinte. Malgré l'existence de la législation fédérale, la base légale ne s'est pas stabilisée avant 1996. Bien que la zone de libre-échange opère formellement, son fonctionnement réel était perturbé au point de l'annuler. Par exemple, la loi fédérale sur « les tarifs douaniers », passée le 21 mai 1993, a aboli toutes les exemptions de la ZFE Yantar. Au même moment, le Bureau de Collecte de l'Impôt Fédéral (Federal Tax Collecting Office) et le Ministère des Finances firent remarquer l'illégalité de toute immunité de taxe pour les entreprises du ZFE. Par conséquent, toutes les exemptions furent abolies de facto. Après que la situation fût quelque peu normalisée à la fin 1993, l'histoire se répéta une fois de plus en 1995. La ZFE fût fort critiquée. Ce n'est pas avant Janvier 1996, quand une nouvelle loi sur « Une Zone spéciale économique dans la région de Kaliningrad » fût adoptée, que la situation commença à se normaliser.

L'économie ne pouvait pas décoller dans des conditions légales instables. Ceci s'est bien reflété dans l'histoire des reconstructions industrielles et le développement du flux commercial régional dans les années 1990. Les changements qualitatifs spécifiques au fonctionnement de la zone spécifique économique (mis à part les changements induits par le phénomène de crise) commencèrent à se produire dès 1996-1997. Beaucoup de crédit dans la lutte pour un cadre légal des activités économiques régionales va à Yuri Matochkin, Gouverneur de Kaliningrad de 1991 à 1996. Peu après le vote de la loi de 1996 ; la situation commença à se stabiliser ; les élections prirent place, et Matochkin fut remplacé par un Gouverneur moins capable, Leonid Gorbenko (qui était alors actif jusqu'en 2000).

4.2.2. La ZES Kaliningrad 1996 : un tremplin vers le marché russe

La ZES Kaliningrad est très spécifique et contraire à d'autres zones économiques spécifiques. Le principal document légal qui spécifie son concept depuis 1996 est la loi fédérale sur la « Zone économique spéciale dans l'Oblast de Kaliningrad ». La ZES fait partie de l'Etat russe et des habitudes territoriales. Pratiquement, le contenu de la loi sur la ZES Kaliningrad fut réduit à une zone de libre-échange, mais d'une nature rare. Comme dans une zone de libre-échange typique, il n'y a pas de taxes à l'importation à Kaliningrad, et pas non plus de coûts ou de TVA sur les transactions commerciales étrangères ou de taxes d'accises devant être payées. Plus encore, les biens jugés être de manufacture locale et exportés vers la Fédération russe seront exemptés de charges douanières. Afin de profiter les privilèges douaniers, les biens doivent satisfaire les conditions suivantes :

- pour les machines agroalimentaires et les produits électroménagers : 15% de valeur ajoutée + changement du 5^{ème} chiffre du tarif de la nomenclature (TN VED) ;
- pour les autres biens : 30% de valeur ajoutée + changement du 4^{ème} chiffre du tarif de la nomenclature (plus quelques critères additionnels pour les automobiles, tracteurs, etc.).

Les privilèges coutumiers constituent le cœur du régime ZES. Toutes les autres préférences, celles pour l'investissement compris, sont juste mentionnées dans la loi de la ZES de 1996 et non incluses dans d'autres lois fédérales. De ce fait, elles ne sont pas mises en pratique. Le concept spécifique des privilèges coutumiers existants a créé une motivation à utiliser des importations moins chères pour les traitements afin de rentrer sur le marché russe. D'autre part, plusieurs secteurs économiques, comme l'agriculture, furent supprimés par le régime ZES étant donné qu'ils n'étaient pas concurrentiels par rapports aux importations bon marché. Un autre problème souvent soulevé dans cette situation est la discrimination des producteurs russes en faveur des producteurs étrangers. Ceci arrive parce que la TVA n'est pas appliquée sur les importations, alors que les producteurs basés à Kaliningrad paient la TVA sur les biens produits en Russie.

Les préférences douanières fixées dans la loi fournissent une forte impulsion intermédiaire ainsi que le développement des industries visant le marché russe. Kaliningrad a successivement offert une opportunité de tremplin confortable pour entrer

dans le marché russe. Selon le bureau douanier, le volume des préférences douanières pour les entreprises basées à Kaliningrad a atteint 5,1 milliards de roubles en 2001 (170 millions USD). A peu près 80% des productions industrielles sont expédiées sur le continent en utilisant les préférences ZES, et seulement 20% sont, soit exportées ou soit consommées dans la région. En 2004, la moitié des téléviseurs produits en Russie, 2/3 des aspirateurs, 16% de la viande en conserve, 37% du poisson en conserve, 11% du poisson et produits marins, 6% d'ameublement, 5% de pulpe, 2,7% de vodka et autres boissons alcooliques (et 26% des exportations de vodka) furent manufacturés à Kaliningrad.

Tableau 4.2. Fonctions douanières pour certains produits critiques, 2003.

Produits	Tarifs d'importation de la FR, %
Viande de bétail et poisson en conserve	15
Volaille	25
Viande en conserve et saucisses	20
Meubles	20
Tapis	20
Appareils électroménagers	15
Téléviseurs	20

Le tableau ci-dessus cite divers produits formant le cœur du débit de Kaliningrad vers le continent. En produisant ces autres biens, les entreprises évitent de payer le tarif d'importation et la TVA.

Il y a deux problèmes législatifs concernant le régime ZES. Premièrement, la ZES a été continuellement instable. Plus de vingt actes statutaires concernant la ZFE Yantar et la ZES Kaliningrad ont été adoptés depuis les années 1990. A un moment, ils ont introduit une préférence, à un autre moment ils l'ont retirée. Clairement, l'instabilité des conditions d'encadrement donna un impact dépressif au développement économique, rendant tous les investissements à long terme des sujets à hauts risques. La situation s'est apaisée vers la fin des années 1990, malgré les contradictions de la loi ZES avec les taxes fédérales et les codes douaniers au sujet de l'augmentation de la TVA résultant plusieurs fois en conflits, notamment en janvier 2001 quand un changement soudain

d'interprétation des codes douaniers par le comité des douanes d'Etat arrêta les industries de Kaliningrad pendant presque deux mois (Ordre du comité fédéral des douanes – 01-99/1405, de décembre 2000). Un autre essai pour imposer la TVA fut entrepris en connexion avec l'avant-projet de Loi sur le budget fédéral en 2003.

Deuxièmement, il y a un doute selon lequel le concept de la ZES actuel contredit l'un des principaux principes de l'OMC sur l'accès au marché égal. Contrairement aux zones typiques économiques parmi les Etats membres du OMC, qui fonctionne comme enclaves douanières (c'est-à-dire que leur territoire est exempt des douanes territoriales provenant de leur pays afin que les fonctions douanières soient payées entièrement quand ils transportent des biens de la zone jusqu'à d'autres régions du même pays), la ZES Kaliningrad fait partie du territoire douanier russe. La situation n'a pas encore été totalement clarifiée d'un point de vue légal. Toutefois, les doutes persistants ont eu un impact sur la décision de réviser la loi fédérale sur la ZES Kaliningrad et de remplacer les privilèges douaniers par des concessions de taxes.

4.2.3. Un ajustement rapide aux quotas d'importation dans la ZES

Une des particularités de la ZES Kaliningrad est l'existence des quotas d'importation régionaux. A peu près 35 positions de biens sont soumises aux quotas d'importation depuis 1998. Les quotas, qui sont souvent revus à la hausse, donnent droit à importer des biens hors taxes. Les importations au dessus des limites de quota doivent entrer sur le territoire douanier russe soumis aux procédures douanières habituelles. La restriction du régime ZES fut initialement introduite avec pour but de protéger des industries locales, et principalement l'agriculture. En pratique le mécanisme de cotation s'est prouvé être inefficace en termes de but (Vinokurov, Kuzin 2004; Matochkin, Kuzin, Vinokurov 2004). De plus, cela a créé la distorsion du mécanisme ZES et des opportunités de corruption et d'habitudes (le vice gouverneur responsable des augmentations de quotas fut inculpé de corruption en 2003).

L'expérience des quotas d'importation révèle à quelle vitesse et efficacité les entreprises sont en train de s'adapter aux changements d'environnement légal. Par exemple, les quotas pour les profils en aluminium (utilisés principalement dans la production de portes et fenêtres) ont été introduits, les entreprises ont changé

rapidement vers la production de fenêtres en plastique et en bois. Le problème était réduit aux composants utilisés dans la construction de bateaux. Malgré le fait que les entreprises parvenaient à bien faire la transition, l'introduction des quotas résulte en de nombreux changements coûteux dans les structures d'importation sans le moindre effet positif.

Les quotas sont aussi devenus un indicateur pour les secteurs non adaptés posant problèmes, particulièrement l'agriculture. Le phénomène de la « guerre de la viande » concernant, d'une part, l'agriculture stagnante régionale, et d'autre part l'industrie dynamique de traitement de la viande, était le plus visible (Vinokurov, Kuzin 2004). La « guerre de la viande » incluait les autorités régionales et de gros commerçants aussi.

4.2.4. Les taux effectifs de protection

Les raisons des calculs des taux effectifs de protection (TEP) peut être résumé comme suit : premièrement, pour fournir une estimation de protection de l'industrie et pour faciliter la distinction de protection en terme de valeur ajoutée des simples tarifs de départs ; deuxièmement, pour fournir un moyen de déterminer comment la structure protectrice entière a influencé l'allocation de ressources parmi les industries dans l'économie et comment le retrait des autres charges dans une telle protection peut altérer l'allocation de ressources dans le futur.

Pendant que le tarif nominal de l'industrie (t) est défini comme $t=(p'-p)/p$, où p' et p sont des unités de prix du rendement de l'industrie avec et sans tarifs respectifs, le taux de protection effectif (g) est défini comme $g=(v' -v)/v$ où v' et v sont les valeurs ajoutées par unité de rendement, respectivement, avec et sans protection. Le taux effectif de protection est varié selon la valeur ajoutée d'un processus.

Dans le tableau ci-dessous, nous calculons le TEP pour les larges secteurs en dessous des besoins de valeur ajoutée. Nous prenons trois cas de 15, 30 et 50 % de la valeur ajoutée qui sont (ou qui peuvent être) requis pour l'entrée des biens de Kaliningrad sur le marché russe sans payer de tarif d'importation. Sous le régime actuel, le cas le plus répandu est 30% ; toutefois, pour l'électro et l'électroménager, qui tombent sous la catégorie de « construction de machines », le taux est fixé à 15%. Le calcul du TEP

pour 50% de la valeur ajoutée doit nous permettre de tester une option politique potentielle pour augmenter les seuils de valeur ajoutée.

La limitation des calculs ci-dessous est que nous ne tenons pas compte d'un autre besoin du régime ZES actuel, notamment que les codes de nomenclature tarifaires des biens doivent changer.

Tableau 4.3. Taux effectif de protection sous diverses conditions de valeur ajoutée

Codes TN VED	Importations en 2001, millions USD	Parts en importations totales, %	Secteur	Taux tarifaire nominal, 2001, %	g, 15% VA, en %	g, 30% VA, en %	g, 50% VA, en %
01-24	348,3	34,5	Produits alimentaires	14,7	(113)	63,7	(44,1)
28-35, 37-40	77,7	7,7	Industrie pétrochimique	8,5	(65,2)	36,8	(25,5)
44,47, 48	42,9	4,2	Bois, pulpe, papier, ameublement	8,7	(66,7)	37,7	(26,1)
61-64	26,6	2,63	Vêtements et chaussures	11,7	(75,6)	50,7	(35,1)
72-81	49,4	4,9	Métallurgie	19,3	(148,0)	83,6	(57,9)
84-90	343,6	34,0	Construction de machines	14,8	113,5	64,1	(44,4)
	1 010,5	100	Total	12,4*	(95,1)	(53,7)	(37,2)

Notes: (g) – taux effectif de protection, sous diverses conditions de valeur ajoutée; les valeurs entre parenthèses sont celles appliqués sous le régime ZES. () – tarif moyen pondéré.*

Les TEP sont sensiblement plus élevés que les tarifs nominaux. Comme dit précédemment, les TEP sont une fonction décroissante de la valeur ajoutée et une fonction croissante des tarifs nominaux. Les secteurs les plus importants, qui forment le plus gros des importations et des exportations du continent russe, sont la transformation des produits alimentaires et la production mécanique. On peut voir que les TEP dans la transformation alimentaire et la production mécanique sont à 30% de la valeur ajoutée et sont respectivement à 63,7% et 64,1%. Les valeurs augmentent à 113,5 % dans le cas des produits électroniques et électroménagers ou la condition 15% est appliquée, ce qui fait des assemblages primitifs d'usines une activité profitable dans des conditions courantes.

Ce n'est pas par hasard que le tarif moyen pondéré de Kaliningrad est plus élevé que celui de la Russie (respectivement 12,4% et 10,9%). Ceci peut être interprété comme un signe d'adaptation de l'économie régionale face au régime de la ZES. Cette différence peut indiquer que, comme les entreprises qui ont la motivation d'importer et de transformer les biens avec un plus haut niveau de protection, le font en changeant la structure des importations et des exportations avec le temps.

La dynamique relative des TEP est aussi importante que les valeurs absolues. Les TEP augmentent sur en cas de la diminution du seuil de valeur ajoutée. Une telle option politique conserverait le caractère primitif de la transformation industrielle de Kaliningrad. Ceci contredit les intérêts russes étant donné que cela donne toute la motivation à l'utilisation de l'Oblast en tant que « portail gris » au marché russe. Ceci ne correspond pas aux intérêts à long terme de Kaliningrad non plus. Alors que ceci augmente les activités commerciales sur le court terme, ceci conduirait Kaliningrad à être dépendante des préférences douanières et cela au plus haut degré, supprimant d'autres activités économiques et rendant tout changement de politique extrêmement vulnérable.

L'option d'une politique opposée peut être prise en considération. C'est possible de diminuer l'TEP progressivement en augmentant le seuil de valeur ajoutée. Le tableau ci-dessus montre ceci : par exemple, augmenter le seuil des exigences à 50% diminuerait l'TEP pour la construction mécanique de 64,1 à 44,4 % et pour la transformation alimentaire de 63,7 à 44,1 %. Par conséquent, l'économie recevrait une motivation à faire croître considérablement la valeur ajoutée (rendant la production en provenance réelle de Kaliningrad), sans abandonner le régime douanier actuel pour autant.

Dans l'optique de l'adhésion à l'OMC, la législation fédérale a choisi une manière différente de réformer le régime ZES de Kaliningrad. Plutôt que d'augmenter le seuil de la valeur ajoutée, la législation a choisi d'abandonner tout à fait en faveur des modifications des taxes sur les projets d'investissement.

4.2.5. La ZES de Kaliningrad 2006 et le « problème 2016 »

Le travail sur une nouvelle loi fédérale pour la ZES Kaliningrad commença en 2002, alors qu'un group d'experts sous la tutelle d'Igor Shuvalov, Député à la tête de l'administration présidentielle, fût établi. Les principes soulignés pour l'amélioration du régime ZES furent les suivants :

1. La comptabilité du régime ZES et d'habitudes internationales communes (en particulier les règles de l'OMC sur le seuil de l'adhésion de la Russie à l'OMC).
2. La continuité de mécanismes courants et nouveaux.
3. Le changement d'objectifs pour les préférences douanières vers les préférences en matière de taxe.
4. Le retrait d'un maximum de barrières administratives.

La nouvelle loi fédérale sur la ZES de Kaliningrad fut adoptée en Janvier 2006. Son noyau se résumait à ceci par rapport à l'ancien régime :

- Kaliningrad reste une zone de libre-échange.
- L'avant projet de loi envisage une co-existence temporaire des deux régimes, l'un ancien et l'autre nouveau.
- L'ancien régime correspond aux préférences douanières comme dans la loi de 1996 avec deux changements à faire. Premièrement, les entreprises fabriquant de l'électronique devront aussi produire 30 % de valeur ajoutée afin de pouvoir vendre leurs biens au continent russe sans devoir payer de taxes ou de frais supplémentaires. Deuxièmement, les producteurs seront obligés de payer les tarifs et obligations à l'exportation. L'ancien régime reste valide pour les 10 années à venir, c'est-à-dire, jusqu'en 2016. Les entreprises doivent choisir, parmi les deux régimes, lequel ils vont appliquer. Après une période de transition, qui prend fin dix ans après l'entrée en vigueur de la loi, le nouveau régime sera valide.

- Le nouveau régime pourvoie :

1. Un soulagement des impôts pour une période de six ans pour les nouvelles sociétés, ce qui investit 150 millions RUR (4,4 millions €) ou plus, après que la nouvelle loi ZES soit adoptée. Durant l'opération qui durera 7-12 ans, l'impôt sera diminué de 50 %.
2. Les mêmes règles pour les impôts sur la propriété pour les sociétés.

Pour être admissible au nouveau régime, les entreprises doivent remplir les quelques conditions suivantes :

- le minimum de 150 millions de RUR doit être investi en trois ans. Si la société ne satisfait pas à cette condition, elle devra payer les taxes complètes ;

- un minimum de 70% des rémunérations des travailleurs, 90% des capitaux fixe et 70% de la production actuelle doit prendre place dans la ZES ;

- les projets d'investissement ne peuvent pas viser l'extraction de pétrole ou de gaz, la production de vodka ou de liqueur, de tabac ni de biens à base de tabac, la vente en gros et la revente, les services de réparation et les services financiers.

- La période de fonctionnement de la nouvelle loi ZES est de 25 ans à partir de son adoption.

- D'ailleurs, la loi prévoit une procédure d'entrée simplifiée. Les visas d'entrée russes seront délivrés à la traversée de la frontière pour les représentants des entreprises résidant dans la ZES, les investisseurs et les personnes invitées à discuter des possibilités de coopération au sein de la ZES. En plus, il faut avoir une invitation du gouvernement régional. L'impact de cette norme sera très limité, étant donné que sa portée en termes de bénéficiaires est négligeable.

Quelle orientation de production va être encouragée par l'ancienne et la nouvelle version de la ZES ? L'ancien concept de la Zone Economique Spéciale autorise les producteurs à contourner les obligations douanières ainsi que les conditions de TVA à l'importation. Ce concept encourage fortement à substituer l'importation, ce qui devient vite le cœur de l'économie régionale. Comme l'ancien régime sera finalement retiré en 2016, est-ce que les motivations du nouveau régime vont suffire ?

Il y a deux motivations majeures dans la loi. Tout d'abord, les préférences de la taxe au profit et de la taxe sur la propriété sont introduites pour encourager de larges investissements. En fait, cette motivation est neutre pour l'orientation de la production. Elle ne différencie pas la production à l'exportation, pour le marché local, ni pour celui du marché russe. Elle encourage seulement de larges investissements avec un seuil minimum de 150 millions RUR. Ensuite, c'est la préservation de l'ancien régime pour une période de dix ans. Quand l'ancien régime sera aboli, le changement effectif légal va normaliser la ZES Kaliningrad, comme d'autres, de part le monde. Cette mesure est normalement introduite afin d'encourager l'orientation de l'exportation vers certains territoires. Ce qui devrait induire des patrons de production basés sur des composants importés, dont l'utilisation est grandement facilitée par la zone de libre-échange. La

transition des préférences douanières vers des privilèges de taxes est généralement justifiée par les deux intérêts économiques de la Fédération russe dans son entièreté et par les exigences du OMC.

Toutefois, il y a plusieurs éléments inquiétants dans la loi et son impact potentiel dans l'économie régionale.

1. Pour commencer, la loi discrimine positivement les investissements larges. En d'autres termes, les petites et moyennes entreprises, qui ne pourraient pas passer le seuil minimum d'investissement de cette loi, seraient mises dans une position désavantageuse. Elles devront assumer les coûts d'exclave sans aucune préférence indépendamment du moment où l'ancien régime sera aboli. Cette circonstance est inquiétante car, en général, les PME sont un moteur puissant pour l'innovation, la croissance et l'emploi. Ce fut précisément le cas dans la région de Kaliningrad pendant toute la dernière décennie quand les PME devinrent actives et graduellement importantes pour l'économie régionale. L'industrie du meuble, le succès de l'histoire de la ZES, fut développée à partir de rien, exclusivement par des PME. Plus encore, une grande part des entreprises d'industrie alimentaire sont aussi des PME. On voit que le composant dynamique et vital d'une économie régionale, ses PME, va rencontrer une détérioration critique de l'environnement du travail.

Tableau 4.5. Critères statistiques pour les petites entreprises russes

<i>Petites entreprises selon le secteur d'activité</i>	<i>Nombre d'employés</i>	<i>Autonomie</i>
Industrie, construction et transport	≤ 100	25 % ou moins du capital ou des droits de vote appartiennent à une autre entreprise, un autre Etat ou autorité municipale.
Agriculture, science et technologie	≤ 60	
Commerce de biens et de services	≤ 30	
Grossistes et autres secteurs	≤ 50	

2. Il peut être question de savoir si les projets d'investissements seront attirés vers Kaliningrad sous les conditions stipulées dans le projet de loi. Les estimations selon Gareev, Zhdanov et Fedorov (2005) montrent que même une exonération complète des taxes sur le revenu et sur la propriété ne compenserait pas les pertes et les coûts spécifiques à l'exclave. De même, Gareev et autres (2005 : 123-124) analysent des

modèles financiers d'entreprises typiques dans quatre industries principales (industrie alimentaire, automobile, électronique de consommation et l'ameublement) et montrent que les nouvelles préférences en taxes sont strictement inférieures en valeur que les anciennes préférences douanières. En d'autres termes, le changement de législation va inciter au changement de patrons de travail et à la transition vers d'autres secteurs industriels.

3. En outre, un petit marché du travail, un marché intérieur peu profond, et d'autres ressources modestes de même que l'exclavement de Kaliningrad limiteront le développement de grands projets industriels. La caractéristique du projet de loi est apparemment le caractère non discriminatoire des avantages fiscaux. Tandis que cette approche est positive et souhaitable théoriquement, elle ne tient pas compte de la complexité de l'accès aux marchés de l'UE. Par conséquent, le potentiel d'exportation latent est susceptible de rester inexploité, et la substitution d'importation persistera. Tandis que des incitations fiscales basées sur l'exécution d'exportation ou les cibles sont interdites par OMC, il serait souhaitable de compléter les incitations fiscales neutres par des mesures indirectes de la promotion d'exportation.

4. Ensuite, le nouveau régime souligne des préférences pour les impôts sur le revenu et fonciers et, par ce fait, supporte plus de projets industriels et beaucoup moins de services. D'une part, le développement des services peut être déclenché par la hausse de la demande de larges projets industriels. D'autre part, en plus du fait que la promotion de services demande une autre structure d'incitants, les services nécessitent généralement moins de capital, ce qui fait que le seuil des 150 millions freinerait une partie des promesses potentielles.

Donc, en raison de la variété de facteurs, le nouveau régime de la ZES, si non complété par d'autres mesures, notamment la promotion intensive d'exportation, promouvra de grands projets industriels visant les marchés russes. Par la même occasion :

- le vecteur exportation restera probablement inexploité ;
- les plus petits projets et les PME de la région seront discriminés ;
- le développement des services ne sera pas soutenu par la loi.

Par conséquent, le nouveau régime de la ZES se situe dans le vieux paradigme industriel. Il promeut efficacement une spécialisation industrielle du vingtième siècle au détriment d'une spécialisation du vingt-et-unième siècle. Simultanément, la loi est susceptible d'entraver le développement des industries nouvellement avancées, en particulier, les services dans la région de Kaliningrad.

On suppose que les privilèges en matière de taxes envisagés dans la nouvelle loi ZES vont stimuler l'installation de nouvelles industries onéreuses dans plusieurs secteurs de l'économie régionale non stimulées préalablement par le libre régime douanier (Zhdanov 2005: 86-87). Le nouveau régime ZES activerait les avantages à long terme de la région : identité de la Fédération russe, marché intérieur commun, force de travail à coûts réduits, énergie et situation géographique favorable, ports exempts de glace, proximité des marchés européens, logistique de transport développée, habitants instruits et mobiles, partageant la plupart du temps la mentalité européenne, héritage historique très riche, climat doux et nature variée. Selon Zhdanov, les secteurs suivants profiteront du nouveau régime ZES : transport complexe, agriculture complexe, construction, tourisme et divertissement, énergie et services (idem.). Cette vision semble être hautement optimiste. Tout en soulignant les points positifs, il n'explique pas les multiples facteurs négatifs. Parallèlement, la sélection de secteurs économiques de Zhdanov qui doivent profiter du nouveau régime ZES peut se justifier par le rôle principal et onéreux des grandes entreprises dans ces secteurs. Alors que la décision d'instaurer une période de transition de dix ans est exacte, l'adoption de la nouvelle loi fédérale de la ZES Kaliningrad, prépare le terrain involontairement pour le « problème 2016 » ; ce que j'ai mentionné une première fois dans l'introduction ainsi que dans les futures étapes importantes dans le développement de la spécialisation régionale. Le problème a deux composantes. Premièrement, l'ancien régime de la ZES sera aboli en 2016. Deuxièmement, si la Russie entre dans l'OMC en 2007, la période de transition ancrée dans le protocole d'adhésion viendrait à bout aux alentours de cette année-là aussi. Le « problème 2016 » rend la continuation de l'actuelle spécialisation beaucoup plus difficile. Pour soutenir la nécessité d'avancer vers l'exportation loin de l'actuelle concentration unilatérale sur le marché russe. Certainement, le challenge avancé par le « problème 2016 » doit trouver une solution bien plus tôt qu'en 2016.

4.2.6. Le Programme des tâches Fédérales : reproduire le schéma existant des coûts de la croissance économique

Le premier Programme de Tâche Fédéral (PTF) pour le développement de la ZES Kaliningrad fut adopté en 1997 pour la période de 1998-2005. Toutefois, ce programme a été à peine financé (l'Oblast n'a reçu que 3% du financement fédéral envisagé) et resta une théorie. Comme la situation économique dans le pays changea pour un mieux, un nouveau PTF fut approuvé en 2001. Il contient plusieurs projets d'investissement qui forment un investissement total de plus ou moins 3 milliards USD pour la période de 2002-2010. Le cœur de la stratégie économique de la région de développement est de mettre la Zone Economique Spéciale (ZES) à jour, d'accélérer le développement économique de l'Oblast et d'améliorer la qualité de vie de la population. Ceci devrait être accompli en développant le commerce, la coopération scientifique et technique avec d'autres pays, en créant des conditions favorables attractives pour l'investissement étranger, l'expérience technologique et de management ainsi qu'en augmentant le potentiel des entreprises russes et le potentiel à l'exportation de la région. Selon le Programme, l'importance du financement fédéral de l'Oblast va graduellement augmenter et va servir de neutralisant au support financier fourni par l'UE aux pays voisins de l'Oblast.

Le PTF prévoit diverses sources de financement, allant du budget fédéral russe avec 19,3% du financement total, des prêts budgétaires fédéraux et le budget régional (4,7%) aux entreprises autofinçant (17,6%), des prêts étrangers (12,5%) et d'autres sources. Le programme consiste en 113 plans d'investissements de natures extrêmement variables, allant de la construction d'un port à eaux profondes à Baltiysk jusqu'à la reconstruction de stades. Le programme stipule une liste de priorités : développement du système de transport intégré, assurant le fonctionnement stable de l'approvisionnement régional en énergies, amélioration des systèmes de communication et de télécommunication, développement du tourisme et des divertissements, solutions pour les problèmes environnementaux, développement des secteurs sociaux, etc. En réalité, la liste des priorités des objectifs d'investissements est tellement extensible que le programme des priorités est brouillé, avec les deux exceptions remarquées pour le secteur du transport et de l'approvisionnement d'énergie où un bon compromis de financement a été prévu. Le programme ne met pas l'accent sur la substitution

d'importation ou sur la production destinée à l'exportation. Ils sont répertoriés sous l'entête général « développement de la manufacture destinée à l'exportation et substituée à l'importation » dans la liste des mesures du programme. Le programme contient un paragraphe énonçant que « le noyau de la stratégie planifiée (...) est le développement des secteurs orientés à l'exportation et le nouveau design des produits à usage extensible du potentiel high tech et industriel » (Programme PTF, p.13). Cependant, cette annonce sort du contexte réel de PTF. Un total de 9,5% du financement et de 28 projets sur 113 sont stipulés être dans le champ de réorientation de la structure régionale à l'exportation.

Les vraies priorités du programme sont révélées au travers de la liste de projets où le financement fédéral est envisagé. En réalité, le programme reproduit le schéma existant de croissance économique. Il est évident, grâce à l'exemple du carburant et du complexe énergétique, qui est supposé attirer 47,1% du montant total du financement PTF. L'investissement le plus large de ce complexe et le programme général sont la construction de la centrale électrique HPP-2 (13,1 milliards RUR soit 450 millions USD). La construction de la centrale électrique poursuit l'objectif qui est d'apporter une sécurité énergétique à la région. Sa construction résultera en une double augmentation de la demande en gaz naturel dans la région de Kaliningrad ; ceci engendrera des coûts supplémentaires pour le développement de l'infrastructure du transport et du stockage. Une haute part de financement de projets onéreux en carburant et en complexe énergétique est la cause d'une longue période de remboursement des projets PTF. Dans le programme, il n'y a pas de « projets découverte » ni de nouvelles idées capables de changer la structure économique de la région afin de donner une nouvelle impulsion à son développement et d'identifier sa spécialisation à long terme. Les mesures de développement pour les biens à l'exportation et les biens de substitution à l'importation sont, majoritairement, basées sur le régime ZES existant et principalement sur la concurrence des prix. Un tel modèle, comme mentionné préalablement, ne peut pas être une base sûre pour une plus grande croissance économique. Ces observations prévoient un doute sur la possibilité d'accomplir l'objectif déclaré du Programme dans les délais prévus, « pour créer des conditions pour un développement social et économique durable de la région comparable au niveau de développement des pays attenants et de créer un climat d'investissement favorable dans la région pour développer la coopération UE-Russie ».

Cela vaut la peine de mentionner que le programme insiste sur les résultats positifs d'un accord potentiel entre la Russie et l'UE, garantissant la consistance de la législation ZES, l'application des standards UE sur le territoire de la ZES et des procédures spéciales simplifiées pour la circulation des personnes²⁶.

Tableau 4.5. Projet de financement PTF jusqu'en 2010 par les secteurs économiques et les sources de financement (Millions RUR en prix constants de 2000).

	<i>Total</i>		<i>Budget fédéral</i>		<i>Crédits étrangers</i>	
	millions RUR	%	millions RUR	%	millions RUR	%
Total	97049	100,0	7827,9	100,0	13168,5	100,0
Incluant:						
Transport	14707	15,8	2804	35,8	3050	23,2
Production destinée à l'exportation et substituts à l'importation	9165	9,8	74	0,9	3689	28,0
Communication et télécommunication	44223	4,8	230	2,9	1179	8,9
Carburant et énergie	43812	47,1	1225	15,7	3962	30,1
Industrie poissonnière	443	0,5	–	–	–	–
Industrie agricole	3271	3,5	575	7,4	1250	9,5
Tourisme et divertissement	2379	2,6	270	3,5	–	–
Management de l'environnement et de la nature	3446	3,7	759	9,6	–	–
Infrastructure sociale	2170	2,3	743	9,5	38	0,3
Logement et commune	8944	9,6	1075	13,7	–	–
Infrastructure de marché	256	0,3	35	0,5	–	–
R&D	36	0,0	36	0,5	–	–
Part des sources de financement, %	100,0	X	8,4	X	14,2	X

²⁶ Programme PTF, P.7.

4.3. La crise monétaire de 1998 et la dépendance de Kaliningrad des tendances économiques russe

4.3.1. Les conséquences à court et à moyen terme de la dévaluation du Rouble en 1998

La crise financière et monétaire d'août 1998 frappa lourdement la Russie en entier. La réaction spécifique de Kaliningrad à cette crise est connectée au facteur d'exclave. Elle correspond à la notion de vulnérabilité qui est spécifique aux enclaves. Etant donné que l'économie de Kaliningrad fut, alors déjà, fort dépendante du flux commercial étranger (étant donné que la ZES commença à s'étendre), elle fût aussi fort sensible au taux de change avec le rouble. C'est pourquoi elle su réagi à la crise financière de 1998 de quatre façons :

1. les prix ont fait un bond deux fois plus élevé que la plupart des régions russes (Samson 2000a :8-9) ;
2. la production diminua de 9,5%, ce qui est beaucoup plus élevé que la moyenne russe (1,9%) ;
3. le flux commercial étranger fut réduit de 25% en un an de temps. La totalité du chiffre d'affaires est tombé de 1617 millions à 1207 millions. De façon concomitante, la balance négative du commerce étranger s'est amoindrie suite à la diminution des importations.

Tableau 4.6. Impact à court terme de la crise de 1998 sur le commerce étranger

Année	X+M, USD millions	X, USD millions	M, USD millions	X-M, USD millions
1998	1617,2	429,3	1187,9	-758,6
1999	1207,7	383,6	824,1	-440,5
2000	1403,2	519,0	884,2	-365,2

Source de données premières : KRCS (2001). Note: X – exportations, M – importations, $(X+M)$ – Chiffre d'affaires du commerce étranger total, $(X-M)$ – balance du commerce étranger.

4. Les investissements étrangers ont également diminués à cause de l'instabilité économique générale et de la diminution générale des activités économiques.

L'investissement étranger est tombé 39,4 millions USD en 1998 à 18,3 millions USD en 1999, c'est-à-dire de plus de la moitié.

Les exportations n'ont pas décollé et ont même un peu chuté ; ceci est dû à la conjoncture défavorable dans le monde des marchés de produits de base, en particulier les prix bas du carburant.

Les importations diminuèrent de façon dramatique, tombant de 1188 millions USD en 1998 à 824 millions USD en 1999, soit de 30,4%. Bien que la balance commerciale étrangère se soit améliorée par ce fait, ceci ne peut pas être jugé comme étant une conséquence positive du choc économique de 1998.

La quadruple réaction décrite ci-dessus a pris place sur une courte période de temps (1998-1999), soit dans l'année suivant la crise. Sur le moyen terme, un solide rétablissement économique a suivi, déclenché par la dévaluation du rouble. La dévaluation du rouble a servi de fondation à la croissance importante des substituts à l'importation, ce qui devint la motivation première de Kaliningrad dans les années 2000. En d'autres termes, la crise de 1998 a eu des effets tant à court terme qu'à long terme. Sur le court terme, l'effet le plus remarqué fut celui sur les prix, depuis que le coût des biens importés avait augmenté significativement. L'effet était plus sévère que la moyenne russe, puisque, suite au régime ZES, le marché local était saturé par une gamme complète de biens importés allant de la nourriture aux biens de consommation électriques.

Selon la théorie économique de « *J-curve* », les effets à long terme auraient pu être doubles :

- Premièrement, les exportations auraient été promotionnées grâce à la nouvelle compétitivité gagnée par la dépréciation du taux de change du rouble. Toutefois, ceci n'a pas été le cas suite à la crise de 1998, ce qui demande une explication plus compréhensive.
- Deuxièmement, les opportunités à la substitution d'importations seraient survenues.

Le concept du régime ZES explique pourquoi l'économie régionale a utilisé la seconde opportunité tout en ignorant totalement la première. La ZES avait promotionné implicitement la substitution d'importations de manière très forte. D'ailleurs, la forte augmentation de l'économie intérieure russe dans son intégralité et l'augmentation de la demande de consommation intérieure a renforcé les opportunités à saisir par les entreprises basées à Kaliningrad. D'autre part, les exportations de Kaliningrad basées sur les ressources ne possèdent qu'une croissance potentielle limitée. Le développement des nouvelles entreprises d'exportation fut déprécié à cause d'opportunités abondantes en substitution à l'importation.

Vers la fin 2003, cinq ans et demi après la dévaluation du rouble en août 1998, l'appréciation effective annuelle réelle du rouble était de 6,5%. L'Institut pour l'Economie en Transition basé à Moscou argumente que « les taux d'appréciation de la devise nationale russe observés ne représentent pas vraiment une menace pour la compétitivité des producteurs russes et diminuent les coûts réels d'attraction des capitaux étrangers, de la machinerie importée, de l'équipement et des technologies nécessaires pour une modernisation technique et technologique de l'économie russe et l'amélioration de ses produits » (IET 2004:34).

4.3.2. La haute dépendance des tendances économiques russes

Il est nécessaire de s'attarder un facteur extérieur de nature économique générale qui est d'importance croissante dans les conditions spéciales de la région de Kaliningrad. C'est la forte dépendance de l'économie de Kaliningrad sur les taux de croissance de l'économie russe en général. Comme expliqué dans le chapitre sur les caractéristiques structurelles de la transition économique de Kaliningrad, la comparaison des dynamiques russes et de Kaliningrad révèle une corrélation importante. Lors du suivi de la tendance économique russe, les fluctuations du PRB de Kaliningrad sont plus intenses dans l'instabilité. Elles répètent le « signe » russe, c'est-à-dire plus ou moins, mais avec plus d'amplitude. Par exemple, en 1995-1996 alors que l'économie russe subit un déclin de 3-4% par an, Kaliningrad était encore en pleine chute avec l'économie régionale contractant annuellement une moyenne de 15%. Au contraire, quand l'économie russe commença à grandir à la suite de la crise de 1998, l'enclave Baltique grandit en moyenne une fois et demi plus vite que le continent (9,8% contre

6,8% en 1999-2004). La corrélation du PRB de Kaliningrad et du PIB russe est marquante. Le coefficient de corrélation entre le PRB de Kaliningrad et la croissance du PIB russe se calcule à plus de 0,9. De cette manière, la dynamique économique russe explique plus ou moins 90% des performances de Kaliningrad. Même la seule exception de 1997 peut être plausiblement expliquée par un certain décalage dans le temps, avec lequel Kaliningrad suit la tendance générale russe.

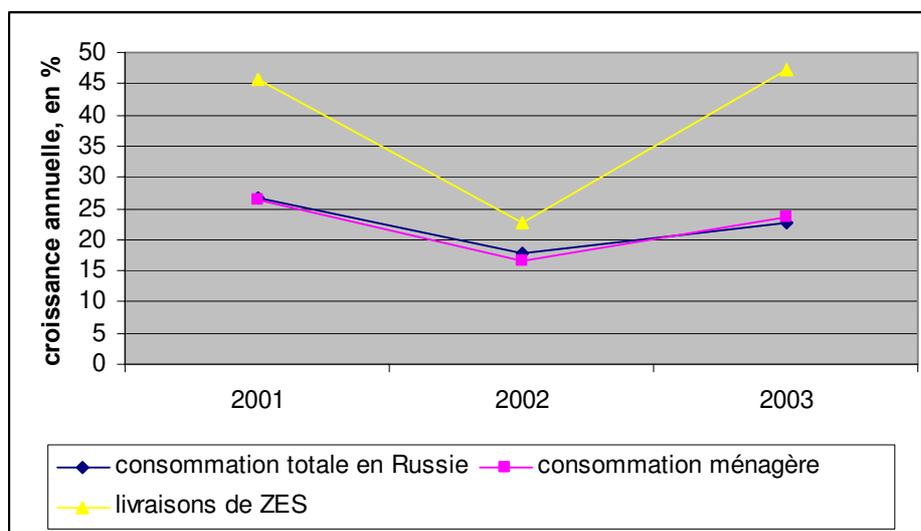
Tableau 4.7. PIB russe et PRB de la région de Kaliningrad entre 1995 et 2004, changements annuels en %.

	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Russie	-4,1	-3,4	0,9	-1,9	5,4	9,0	5,0	5,6	7,3	7,1	6,4	6,7
Kaliningrad	-16,2	-14,2	-4,5	-9,5	6,8	14,4	6,0	9,5	11,5	12,3	13,0	12,0

Source: KRCS (2000, 2006), Administration régionale de Kaliningrad.

Les auteurs du 5^{ème} Bulletin du projet Tacis sur le commerce et le développement économique de la région de Kaliningrad (EU-Russia Cooperation Program 2004d :21) remarquent que la croissance des substituts à l'importation dans la région ces dernières années était largement conditionnée par la croissance économique générale dans le pays et par une amélioration de la demande, en particulier, du côté des consommateurs russes. Ceci est confirmé par la dépendance évidente des paramètres décrivant le taux de développement du secteur de substitution des importations de Kaliningrad sur le taux de croissance des paramètres macroéconomiques de base russes. Ils fournissent deux cas de figure qui illustrent la dépendance sur les taux de développement de l'économie russe (indice de croissance des entreprises de base et du vrai taux de change du rouble). Alors que le premier cas de figure montre une corrélation positive des livraisons de Kaliningrad vers le continent avec la croissance industrielle russe, le second cas de figure montre, à l'inverse, une relation négative des importations de Kaliningrad avec le taux de change réel du rouble. A notre avis, ce n'est pas correct de comparer la croissance des livraisons de la ZES avec la croissance industrielle russe. Il n'y a pas de corrélation entre eux, prenant en compte la structure de débit des produits de Kaliningrad (biens de consommation). Ceci prend du sens lorsqu'on prend la corrélation avec les chiffres de consommation russes, spécialement avec les dépenses ménagères faites en dollars courants.

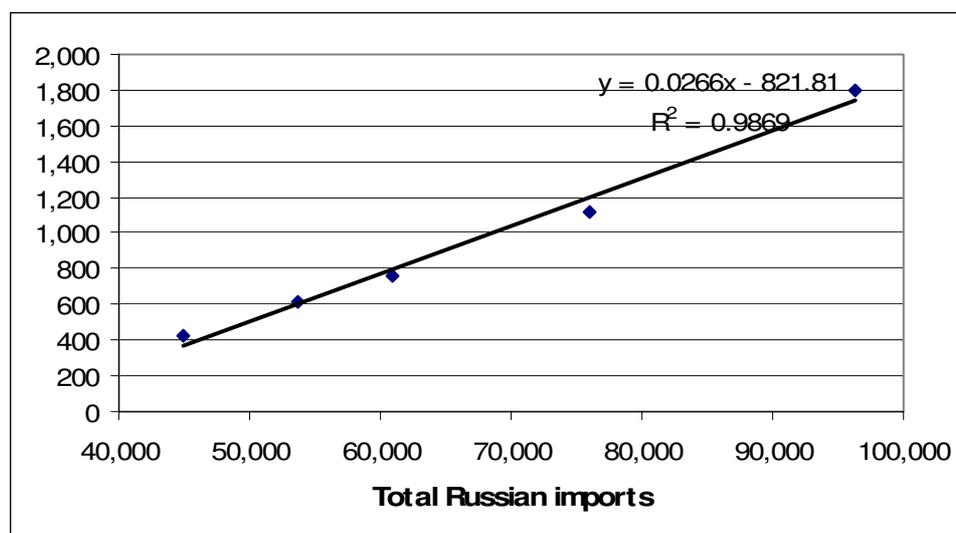
Graphique 4.5. Corrélation entre la consommation russe, en particulier la consommation ménagère, et le volume des livraisons en Russie sous le régime ZES.



Le graphique ci-dessus montre l'existence d'une corrélation positive entre la consommation russe, en particulier dans la consommation ménagère, avec le volume des livraisons sous le régime ZES. Les sorties de la ZES vers le continent corrélient le mieux avec les dépenses en consommation ménagère totale à cause de la nature des sorties de biens de consommation vers le continent.

Le volume des sorties vers le continent corrèle de manière la plus proche avec les importations russe totales. Ce n'est pas étonnant vu que le coût des importations détermine 70-90% des prix coûtants dans les industries de substitution à l'importation de Kaliningrad. Par conséquent, les mêmes facteurs déterminent la demande du continent pour les biens importés et pour les biens produits à Kaliningrad (Usanov, Kharin 2005 :17).

Graphique 4.7. Corrélation des sorties de Kaliningrad avec le continent russe et le total des importations russes, 2000-2004.



4.4 L'impact de l'élargissement de l'UE à l'Est

4.4.1. Protection du marché UE: tarifs, barrières non tarifaires et barrières techniques au commerce

Le marché CE²⁷ est protégé par une série de mesures incluant les tarifs, les barrières non tarifaires (BNT) et les barrières techniques au commerce (TBT). Alors que l'importance des barrières tarifaires a décliné au fil de plusieurs rounds OMC ultérieurs, l'importance relative des BNT a augmenté. Nous devons prendre en considération la vaste étendue des barrières existantes en évaluant le potentiel à l'exportation de Kaliningrad vers la Communauté Européenne aussi bien que les changements dus à l'élargissement vers l'Est. Selon l'Accord de partenariat et de coopération UE-Russie (PCA), le régime de la nation la plus favorisée (NPF) est appliqué au commerce bilatéral. Le taux moyen du tarif NPF de l'UE est bas. Le taux moyen de tarif NPF appliqué était de 6,5% en 2004 et resta relativement stable au fil des années suivant l'*Uruguay Round*. Le tarif du commerce moyen pondéré des importations de l'UE de produits non agricoles provenant de Russie en 2000 était de 0,83% et ceci est tombé à

²⁷ Sachant que la Communauté Européenne (CE) et pas l'Union Européenne, est l'expression légale correcte lorsque l'on traite des problèmes économiques référant à nos investigations (commerce, transport, agriculture, concurrence, etc.), nous allons néanmoins utiliser les deux termes référant aux mêmes règles et institutions.

0,73% en 2005. Ceci reflète la dominance de produits minéraux là où les tarifs sont très bas (0,11%). La moyenne pondérée commerciale globale excluant les carburants était de 2,01% en 2000. Pratiquement 83% des importations de produits non agricoles de l'UE provenant de la Russie entraient dans des catégories de produits de tarif d'importation 0% en 2000. D'autre part, seulement 0,5% des importations de l'UE provenant de Russie firent face à des tarifs s'élevant à 10%. Les exportations de l'UE vers la Russie sont concentrées en manufactures. Le tarif du commerce global pondéré moyen sur les importations russes de produits non agricoles de l'UE en 2002 était de 10,7%.

Dans l'ensemble, les tarifs montrent une escalade mixte, négative au premier stade du processus (tarif moyen de 8,4%) pour les biens semi traités (taux moyen de 4,8%), puis positive pour les produits entièrement traités (tarifs moyennant 70%). Une désagrégation plus avancée du tarif au double niveau ISIC (rev. 2) représente une intensification mixte dans les industries de entre autre, bois, papier, chimie et métaux de base ; et une escalade positive (structure en cascade) des industries de nourriture (incluant les boissons et le tabac), de textiles (incluant l'habillement et le cuir), de produits non métalliques (excluant le carburant et le charbon), et de produits fabriqués à partir de métaux (incluant la machinerie et l'équipement).

Le tableau 5 dans l'Appendice fournisse des informations uniquement sur les barrières tarifaires. En attendant, avec l'augmentation importante des BNT, une évaluation adéquate devrait inclure une quantification des barrières non tarifaires aussi. Messerlin (2001) fourni une évaluation quantitative du niveau de protection globale du marché de l'UE pour les biens fermiers et industriels. Protection « globale » fait référence à toutes les barrières commerciales clés – tarifaires, non tarifaires (BNT) et les mesures anti-dumping. Les calculs couvrent les années 1990, 1995 et 1999. La dernière année donne une mesure exacte de la protection pour les années 2000 étant donné que les engagements de la CE sous le round de l'Uruguay ont été implantés depuis lors. Une sélection des résultats Messerlin est pourvue dans le tableau 6 dans l'Appendice. La sélection inclus les secteurs représentant soit les exportations actuelles de Kaliningrad (surlignées) soit les secteurs potentiels à l'exportation.

Deux résultats majeurs de l'analyse Messerlin (cf. Tableau 6 dans l'Appendice) reflètent la taille et la nature de la protection globale de la Communauté Européenne.

Premièrement, le niveau de protection globale de l'économie de la CE était de plus ou moins 12% en 1999, un niveau beaucoup plus élevé que ce qui avait été annoncé. Deuxièmement, la protection est très sélective. Les taux de protection globale montrent de larges différences parmi les secteurs et les produits. La sélection sectorielle de la politique commerciale de la CE est miroitée par une large gamme de taux nominaux de protection des biens (de 0 à plus de 1000%), qui sont susceptibles de générer des taux de protection encore plus élevés (voir chapitre 4.2 sur les taux effectifs de protection pour la description du EPR et leurs calculs pour la ZES de Kaliningrad).

Pour comprendre et interpréter correctement les résultats de Messerlin, il est important de prendre en considération qu'il y a trois hypothèses traditionnelles : (1) ils reposent sur des tarifs moyens afin qu'une protection maximale soit largement érodée par le processus moyen ; (2) le tableau inclut le noyau du BNT : quotas d'importation, restrictions volontaires d'exportation, prix minima, tarifs spécifiques pour lesquels il y a des équivalents ad valorem et mesures anti-dumping. Bien que le tableau inclut les barrières BNT majeures (restrictions quantitatives et mesure anti-dumping), les résultats sont basés sur les estimations les plus prudentes ; (3) ils ignorent pratiquement toutes les barrières non douanières au commerce, les régulations techniques en particulier (normes et standards), passation de marché publique et subventions de production et d'exportation, depuis ces barrières non douanières seraient très difficiles à quantifier.

D'autres mesures (alternatives) de protection incluent les normes, la concurrence refoulée au niveau de la distribution, les subventions, les contrats et les passations de marché publics. Cependant, une autre source de protection est le tarif permanent et substantiel « *reshuffling* » (Messerlin 2001 : 35), c'est-à-dire de créer plus de nouvelles lignes tarifaires et autorisant une protection sur mesure.

Les barrières non douanières au commerce sont devenues des gros poids parmi les différentes formes de protection. Par exemple, les subventions de production pour les produits agricoles consomment plus ou moins la moitié du budget de l'UE. Le soutien total intérieur par agriculteur en France s'élevait à 17 000 € en 1999, ce qui fait effectivement une grande part des agriculteurs de l'UE, de facto, des employés de l'Etat.

Des barrières techniques au commerce surviennent quand un producteur doit ajuster son produit afin d'être conforme avec les différentes exigences tel que les affaires touchant la santé, la sécurité, l'environnement et la protection du consommateur. Le retrait des BNT est crucial pour la libre circulation des biens. C'est pourquoi c'est devenu un élément central du marché unique (Brenton et Manzocchi 2002). Dans l'UE, les standards sont généralement définis volontairement par les associations commerciales ou par d'autres organisations non gouvernementales. D'autre part, les réglementations techniques sont définies par l'Etat. Les systèmes de certification sont prévus pour assurer la conformité avec les standards et réglementations existantes. En 2000, l'Union Européenne avait adopté pratiquement 11500 standards de la sorte. Malgré l'harmonisation de l'UE, les standards et les réglementations techniques peuvent varier parmi les différents Etats membres. L'approche de base pour neutraliser le problème est le principe de reconnaissance mutuelle, par lequel les Etats membres de l'UE acceptent les réglementations et la conformité des procédures d'évaluation des Etats membres en tant que gage pour un niveau équivalent ou une protection réglementaire. Toutefois, dans beaucoup de cas, la reconnaissance mutuelle n'est pas efficace. Une analyse raisonnable des conséquences d'ouverture du commerce serait incomplète sans prendre en considération les barrières techniques. Depuis, ils sont hautement sélectifs et différents par secteur et par produit, modulant l'ouverture commerciale vu qu'un choc commun ne paraît pas être approprié (Čaplánová, Dezséri 2002: 25).

4.4.2. L'élargissement de l'UE et l'économie de Kaliningrad

Pour Kaliningrad, avoir l'UE comme partenaire commercial étranger principal est assez normal. Après que la Pologne et la Lituanie aient accédé à l'Union Européenne, ce dernier devint le partenaire commercial étranger principal. Avant l'élargissement, à peu près 40% du commerce régional étranger était fait avec les pays de UE-15, 30% tomba sur la Pologne et la Lituanie rassemblés et 5-7% sur le reste des futurs membres de l'UE. Depuis 2004, l'élargissement de l'UE compte pour 75-80% du commerce étranger de Kaliningrad. Le commerce avec l'Europe élargie vaut quasiment le volume de commerce avec le continent russe.

Quel a été l'impact de l'élargissement de l'UE sur Kaliningrad d'un point de vue économique ? En réalité, les discussions au sujet de l'UE et Kaliningrad se concentrent

plus sur les problèmes politiques tels que le régime frontalier, le transit, les visas etc., alors que le côté économique du problème resta beaucoup moins exploré, avec quelques exceptions comme le *EU-Russia Cooperation Program* (2003), Vinokurov (2004d) et Liuhto (2005). Le problème de compétitivité peut être scindé en trois aspects : (1) la Pologne et la Lituanie vont adhérer au régime de la nation la plus favorisée (NPF) de l'UE pour son commerce avec la Russie. Cela créera-t-il des conditions favorables pour l'exportation de Kaliningrad ? (2) la compétitivité des producteurs locaux sur le marché local ; et (3) la compétitivité des producteurs locaux sur le marché russe. Les transits de passagers et des cargos autant que d'autres problèmes liés au régime frontalier (commerce frontalier et la coopération économique avec les régions adjacentes) vont être discutés dans deux sections séparées.

1. L'élargissement de l'Union Européenne et le potentiel à l'exportation.

La communication de la Commission Européenne au Conseil des Ministres en janvier 2001 réclamait que l'élargissement de l'UE créerait des conditions favorables pour l'Oblast de Kaliningrad en améliorant l'accès au marché Polonais et Lituanien autant qu'à d'autres pays adhérents (Commission des Communautés Européenne 2001). L'argument était que, ayant accédé à l'UE, la Pologne et la Lituanie traiteraient le Partenariat et l'accord de Coopération comme faisant partie des acquis. Ils auraient alors dû appliquer le tarif externe commun. Vu que le régime NPF dans le commerce avec la Russie était de 4,1% ad valorem, alors que le niveau tarifaire existant de la Pologne et la Lituanie était, respectivement, de 15,8 et 5,3%, les produits russes recevraient un traitement favorable sur ces marchés. La communication argumentait que, en prenant en compte la proximité géographique de Kaliningrad, les conditions de marché seraient améliorées.

Cette conviction, au mieux, simplifiait le cas. Comme Smorodinskaya et Zhukov (2003: 53) le remarquèrent justement, il n'y avait pas de raison d'espérer qu'après l'élargissement de l'UE, Kaliningrad élargirait automatiquement ses exportations à l'Europe, améliorerait sa balance commerciale et élargirait ses opportunités au développement viable, spécialement en tenant compte du style spécifique orienté importation de la croissance économique de la région. Cette vision est confirmée par les données disponibles de 2004 et 2005. L'expansion de l'exportation en 2004 était purement technique et n'impliquant pas de réelle expansion significative des

exportations de Kaliningrad à l'UE élargie. La balance commerciale avec l'UE s'est, effectivement, empirée à cause d'une augmentation de l'industrie de l'importation de substitution dans la région.

Les tableaux que la Commission a utilisés pour avancer ces arguments étaient visiblement les tableaux pour les tarifs moyens de commerce pondéré dans le commerce avec la Russie. Etant donné que les importations de Russie sont représentées majoritairement par du carburant et du gaz, le tarif zéro de ces produits diminua l'estimation finale. En fait, le tarif moyen appliqué NPF a effectivement augmenté en Lituanie allant de 4,7% à 6,5% (OMC 2004 : 150-154). Cette situation est typique pour les nouveaux Etats membres qui adoptent des tarifs bas au cours de la libération du commerce et en accédant à l'OMC dans les années 1990.

Même si le niveau du tarif de protection des pays accédant les marchés diminua à cause de l'élargissement (comme dans le cas de la Pologne), des tarifs plus bas ne créent pas automatiquement de meilleures conditions de facto pour les entreprises de Kaliningrad. La raison fut déjà réitérée : les exportations régionales aux Etats de l'Europe centrale consistent pour la plus part en matières premières. Par exemple, l'huile brute domine dans les exportations régionales vers la Pologne depuis un certain nombre d'années. La pulpe, le papier, le carton et les métaux comptent généralement parmi les principales exportations de Kaliningrad vers la Lituanie. Avec une structure tarifaire générale possédant une structure en cascade, les tarifs pour les matières premières sont déjà proches ou égal à zéro. De cette manière, les tarifs plus bas de l'UE ne bénéficient pas efficacement des exportations existantes de Kaliningrad. Ce qui signifie que l'application du régime NPF pour les nouveaux membres ne résulte pas en une augmentation des exportations à court, ni même à moyen terme.

Sur le long terme, toutefois, ceci pourrait créer du potentiel pour les exportations industrielles, potentiel restant à être réalisé sous un certain nombre de conditions. Savoir dans quel secteurs Kaliningrad sera capable de bénéficier d'opportunités à l'exportation survenant sur le long terme est une autre question que nous devons élucider. La section précédente a fourni l'information sur les tarifs et la protection globale du marché de l'Union Européenne. Laissons-nous continuer et sortir quelques corollaires spécifiques pour les exportations potentielles vers l'UE :

- La caractéristique frappante de la protection du marché de l'UE est en général un haut niveau pour l'agriculture même sans tenir compte des subventions etc. C'est aussi caractérisé par une haute sélectivité, avec des tarifs pour les différents produits et particulièrement le niveau de protection globale atteignant des sommes astronomiques. Les tarifs, BNT et les barrières non tarifaires, tels que les subventions à la production, rendent l'exportation agricole vers l'UE quasiment impossible. Ceci persiste pour la recherche de produits singuliers, tels que le colza, le lin mais aussi les fourrures, afin d'établir des exportations viables dans l'Union Européenne.

- Une protection zéro ou presque zéro existe pour beaucoup de produits que l'UE ne produit pas ; beaucoup sont dans l'exploitation minière, le carburant en particulier. L'élargissement de l'UE n'a pas apporté de changements significatifs dans ce domaine, depuis que les pays de l'Europe centrale possédaient déjà des tarifs similaires insignifiants.

- Le secteur du bois, produits du bois, ameublement et installations, etc., est caractérisé par un niveau relativement bas du tarif d'importation et de la protection globale. Kaliningrad exporte actuellement la pulpe, le papier et le carton. Les tarifs plus bas chez les nouveaux membres de l'UE créent l'opportunité pour une stratégie de substitution à l'exportation vis-à-vis de l'ameublement.

- La protection dans le secteur de la machinerie, incluant la construction navale aussi bien que l'équipement ferroviaire, c'est aussi relativement bas. C'est révélateur pour plusieurs usines de constructions de machines et peut aussi présenter une éventuelle opportunité pour la diversification des exportations. Bien sûr, les barrières non douanières spécifiques en tant qu'approvisionnement public peuvent entraver les exportations même si théoriquement la protection est basse.

- Une analyse plus approfondie de la structure tarifaire Lituanienne et la structure des exportations de Kaliningrad vers la Lituanie révèle que les tarifs d'importation dans les secteurs principaux d'exportation de Kaliningrad vers la Lituanie reste très bas ou même au niveau zéro : les tarifs pour les productions de bois (HS44) diminuent de 2,8% à 2,6% ; les tarifs pour la pulpe (HS46) restent, de façon inchangée, à zéro ; les tarifs d'importation pour le papier et le carton allèrent de 0,4% à zéro. Au contraire, les tarifs sur l'ameublement (HS94) allèrent de 14,5% à 2,2% (OMC 2004 : 150-154). C'est une des plus grosses coupures de tarif créant du potentiel pour le secteur des exportations dans l'industrie émergente de l'ameublement. Pour l'instant, l'industrie du meuble émergente mais dynamique basée à Kaliningrad produit essentiellement pour le marché

russe (83%) et pour satisfaire la demande locale (10%). Les 7% restants se reportent sur les exportations vers la Biélorussie et l'Ukraine.

Sans aucun doute, la haute sélectivité des tarifs de la CE représente une contrainte importante à n'importe quel corollaire sur un haut niveau d'agrégation. De plus, même les petites barrières peuvent avoir un effet restrictif important sur les pays exportateurs (Aslund, Warner 2002 :10). Si les coûts dans la région de Kaliningrad dans certaines industries sont similaires à ceux dans les pays de l'Europe centrale, les barrières modérées peuvent effectivement rendre impossibles les importations de Kaliningrad.

2. La compétitivité sur le marché local.

Dus à l'existence du régime ZES, qui opère actuellement comme une zone de libre circulation, les changements dans les tarifs d'importation russes (lors de l'expansion de l'application du traitement NPF aux nouveaux membres de l'UE) n'affectent pas directement le marché local de Kaliningrad. La raison est qu'il est déjà ouvert à son degré maximum, sans tarifs d'importations d'application actuelle.

3. La compétitivité sur le marché russe.

Au contraire, la compétitivité des producteurs régionaux sur le marché russe peut diminuer sur le long terme pour les raisons suivantes. Premièrement, les barrières tarifaires pour les biens et services des producteurs PECO vont éventuellement diminuer, pas seulement à cause de l'expansion du PCA (*Partnership and Cooperation Agreement*) aux nouveaux membres de l'UE, mais aussi à cause de l'adhésion éventuelle de la Russie à l'OMC. Deuxièmement, les coûts de production des producteurs russes sur le continent vont aussi diminuer dans certains cas (composants et équipement). Troisièmement, l'adhésion à l'Union Européenne et l'extension du pour les PECO peut devenir un moteur additionnel pour les importations agricoles sur le marché russe, alors qu'une large part (bien qu'il décroisse graduellement) des sorties de Kaliningrad vers le continent tombent sur l'industrie alimentaire. Ces observations mènent à une vision plus complexe du problème. Une assistance économique massive, un cadre légal en amélioration rapide et un accès dégagé au marché unique de l'UE amorcent une compétitivité croissante des pays de l'Europe centrale adhérents. Depuis, ils représentent des concurrents directs pour les produits de Kaliningrad sur le marché

russe. La concurrence de Kaliningrad sur le marché russe peut diminuer sur le moyen ou le long terme.

2004-2005 : premières évidences empiriques

Quatre ans avant l'élargissement, Samson et al. soulignaient les principales préoccupations relatives au développement de la région de Kaliningrad (2000b :171,180-181). Celles-ci étaient :

- des possibles difficultés d'accès aux marchés de l'UE pour les produits agricoles et d'autres produits sensibles ;
- un écart grandissant entre les standards de production de Kaliningrad et les standards de l'UE (standards techniques, protection du consommateur, de l'environnement, le concept et le marketing etc.) ;
- un écart de développement grandissant entre Kaliningrad et les pays voisins (Pologne et les Etats Baltes) du aux transferts financiers massifs de l'UE relatifs aux pré adhésions et aux politiques structurelles ;
- et la perte d'attractivité de Kaliningrad pour le FDI en comparaison avec les voisins. Dans le contexte d'une concurrence sévère entre la Pologne, les Etats Baltes et Kaliningrad pour le FDI, on s'attend à ce que ce dernier souffre des effets d'expulsion en faveur de ces pays qui se comptent parmi ses principaux investisseurs étrangers.

Ces préoccupations restent d'actualité à divers degrés. La Commission de l'UE crut qu'aussitôt que Kaliningrad serait limitrophe de l'Europe plus affluente et libéralisée, elle recevrait spontanément un commerce prometteur et des opportunités économiques. En particulier, on s'attendait à ce que les exportations de Kaliningrad aient un accès plus aisé aux marchés Européens (par l'introduction en Pologne et en Lituanie de tarifs d'importation préférentiels consolidés de l'UE pour les pays tiers) ; et le transit de cargo dans la région sera plus rapide et meilleur marché à travers la Lituanie. Rien de tout ceci n'est arrivé jusqu'à présent.

La majorité des indices économiques suggèrent que l'élargissement de l'UE en 2004 n'a pas causé d'impact négatif sur l'économie de la région de Kaliningrad (Liuhto 2005). Les développements positifs à Kaliningrad en 2003-2005 ne peuvent pas être attribués à l'élargissement en soi. La principale explication est ailleurs, notamment dans l'accroissement de production destiné au marché russe. Ceci est devenu possible grâce à

l'installation plus complète des opportunités créées par le régime ZES aussi bien que par la croissance rapide de la demande en Russie. De son côté, les exportations croissantes sont expliquées par les statistiques et les faits comptables et ne reflètent pas une augmentation significative. Aussi, aucun changement, positif ou négatif, n'est apparu dans la structure du commerce étranger de Kaliningrad. L'accroissement de la part de l'UE était automatique, comme lorsque les parts de l'UE-15 et la PECO-10 se sont additionnées. De la même façon, l'élargissement n'a pas eu d'effets apparents à court terme sur le flux d'investissements étrangers. Ni le montant, ni la distribution géographique n'ont subi de changements dramatiques.

Malgré le choc, l'impact de l'élargissement de l'UE n'est pas restrictif aux effets à court terme. Il peut avoir un nombre d'effets à long terme sur le commerce et l'investissement, qui deviendront visibles dans la décennie suivant l'élargissement de 2004.

4.4.3. La Pologne, la Lituanie et Kaliningrad dans le contexte de l'élargissement de l'UE

Tout en se concentrant sur l'UE en tant qu'acteur important pour Kaliningrad, les nouveaux membres de l'UE et les voisins immédiats de l'enclave de Kaliningrad, la Pologne, la Lituanie et leurs régions administratives limitrophes de Kaliningrad, ne devraient pas être oubliés. En plus des soucis sur la compétitivité croissante des producteurs de la PECO, deux nouveaux points méritent l'attention dans le contexte de l'élargissement de l'UE en tant que choc pour l'économie de Kaliningrad : premièrement, la coopération économique à divers niveaux entre Kaliningrad et les comtés polonais voisins et les comtés Litvaniens, deuxièmement, sur le long terme, les conséquences que l'élargissement de l'UE peuvent avoir sur les régions limitrophes polonaises et litvaniennes. Ce dernier aspect devrait être vu dans le contexte du souci de savoir si, à l'avenir, Kaliningrad sera la double périphérie de l'UE et de la Russie. Pratiquement toute la longueur de la frontière russo-polonaise est réellement la frontière entre la région de Kaliningrad et le comté de Warminsko-Mazurski (Warmino-Mazury). Jusqu'en 1945, son territoire, ainsi que le territoire de la région de Kaliningrad, composait la Prusse. La courte ligne de la frontière de terre sur la langue de terre Baltique sépare la région de Kaliningrad du comté de Pomorsky. Cette unité

administrative polonaise a un certain nombre d'intérêts communs dans les secteurs principaux de l'économie locale : le transport maritime, la construction de machines, de la pêche, les complexes de tourisme et de divertissement. Dans le sud-est, le territoire de la région de Kaliningrad a une frontière commune avec le comté de Podlyassky. Au nord et à l'est, la région de Kaliningrad est limitrophe de trois comtés Lituaniens, à savoir Klaïpeda, Taurage et Mariampole. Cependant, ce ne sont pas de grands territoires et ces régions ne sont pas entièrement impliquées dans la coopération frontalière avec Kaliningrad. Ce n'est pas par hasard que la région de Kaliningrad a signé des accords de coopération non seulement avec ces unités administratives mais aussi avec les comtés de Kaunas et de Panevezhis. Le comté côtier de Klaïpeda, la région avec un large port maritime commercial, une zone économique libre et un complexe de villégiature et de divertissement, est comparativement, l'une des régions les plus intéressantes.

Les municipalités de la région de Kaliningrad font partie de quatre Euro régions. Malheureusement, l'effet pratique de l'Euro région demeure limité. Celles-ci sont :

- « Baltica » (impliquant les unités administratives et territoriales du Danemark, de la Lettonie, de la Lituanie, de la Pologne, de la Russie et de la Suède). La région de Kaliningrad est représentée par l'association des municipalités de la région de Kaliningrad, la Pologne est-elle représentée par Pomorsky et le comté de Warmino-Mazursky et la Lituanie par le comté de Klaïpeda

- « Neman ». Avec cinq zones de la région de Kaliningrad, Neman inclut le comté de Podlyassky en Pologne, les comtés de l'Alitus, du Mariampole et du Vilnius, aussi bien que la région de Grodno de Biélorussie.

- « Saule ». La région de Kaliningrad est représentée par la ville des zones de Sovetsk, de Neman et de Slavsk ; la Lituanie est représentée par les comtés de Shauliay et de Taurage. Les unités administratives et territoriales de la Lettonie et de la Suède sont également parmi les membres.

- « Sheshupe » inclut les membres suivants : quatre municipalités russes (zones de Krasnoznamensk, de Nesterov, de Gusev et d'Ozersk), six municipalités des comtés de Mariampol et de Taurage de la Lituanie (Shakyaj, Vilkavishkis, Kazlu Ruda, Kalvaria, Mariampol, Yurbarkas), deux *gmins* du comté de Warminsko-Mazurski de Pologne (Goldap, Kovale-Oletske) et une municipalité de Suède (Ekshe) (EU-Russia Cooperation Program 2004c : 5-6).

Le ralentissement de la Pologne et de la Lituanie par rapport à la perspective de l'UE est évident. Le PIB de ces pays était à 40% de la moyenne de l'UE peu avant de se joindre à l'Union Européenne. Les régions polonaises et lituaniennes directement limitrophes de Kaliningrad sont parmi les régions les plus pauvres de l'UE. Leur retard est particulièrement visible lorsqu'on les compare à l'Europe. Les indicateurs du PIB moyen par habitant dans les comtés de Podlasie et de Warmian-Masurian en Pologne et dans les comtés de Taurage et de Marijampole en Lituanie étaient à 25-30% de la moyenne du niveau de l'UE-15. D'ailleurs, la comparaison de ces régions avec d'autres indique un arriéré considérable dans leurs économies nationales respectives.

Tableau 4.10. PIB per capita, 2002

Comtés	Ratio à la moyenne du pays, en %
Pologne dans sa totalité	100,0
Pomorski	101,1
Varminsko-Mazurski	75,5
Podljascki	74,5
Lituanie dans son entièreté	100,0
Klaïpeda	108,7
Marijampole	66,4
Taurage	57,3

Source: Département principal des statistiques de Pologne, Département des Statistiques de Lituanie.

Notez que les deux régions ayant des revenus comparativement plus élevés, le comté de Pomorski de Pologne et le comté du Klaïpeda de Lituanie, n'ont qu'une frontière minimale avec Kaliningrad (respectivement sur langue de Baltique et la langue de Curonia), tandis que les principales régions frontalières des deux pays présentent des régions avec le plus grand retard. Elles ont également les niveaux les plus élevés de chômage, par exemple 24,8% dans le comté de Warminsko-Mazurskie (par rapport aux 19,7% de la moyenne du pays) et 14% dans le comté de Taurage (par rapport aux 10,3% de la moyenne du pays en 2003). Ainsi, Kaliningrad se trouve entouré par les régions pauvres et sous-développées polonaises et lituaniennes. Ceci présente un facteur fortement négatif du point de vue du développement économique régional. La notion de double périphérie est applicable à cet égard. Non seulement Kaliningrad représente une périphérie par rapport au continent russe et à ses pôles économiques principaux, mais la région entière est également située au milieu de la périphérie économique de la nouvelle

Union Européenne. La double périphérie pèse fortement sur le développement économique actuel et sur ses perspectives. Comme ce fut décrit dans le chapitre 1, une telle constellation est typique pour des enclaves et des exclaves. Des enclaves sont souvent situées dans les régions éloignées, à une bonne distance des centres industriels et commerciaux du continent et de l'Etat environnant. La double périphéricité est une conséquence normale due à la situation géographique d'une enclave par rapport à l'économie géographique du continent et de l'Etat environnant. L'accélération prévue de la croissance économique de ces régions est liée à une forte hausse de l'aide de l'UE. Au cours de la période préparatoire de 2000-2003, la Pologne avait reçu 2,4 milliards € de l'UE (Phare, SAPARD, ISPA), ce qui correspond approximativement à 0,4-0,5% du PIB du pays en termes annuels moyens. En 2004-2006, cette quantité peut monter jusqu'à 13,7 milliards € (2,7% du PIB), y compris 9,6 milliards € des fonds structurels de l'Union Européenne (destinés au développement de l'infrastructure de base) et à peu près 4,2 milliards € des fonds de cohésion. La Pologne recevra plus de la moitié du financement total des fonds structurels parmi les nouveaux entrants à l'UE. Elle a également droit à approximativement une moitié du financement des fonds de cohésion. Le comté de Varminsko-Mazurski est la région qui recevra le plus par habitant parmi les régions polonaises.

4.4.4. Transit de marchandises, de passagers et commerce frontalier

Le transit de marchandises, de passagers et le soutien du commerce frontalier ressortent parmi les problèmes soulevés par le resserrement du régime des frontières par les pays voisins de Kaliningrad, à savoir, la Lituanie et la Pologne. Chacun de ces trois points est problématique. Malgré le fait que le centre d'attention dans la « crise de Kaliningrad » dans les relations UE-Russie en 2002-2003 était spécifiquement le transit des passagers, son importance est inférieure à celle du transit des marchandises du point de vue du développement économique régional.

Transit de marchandises. L'analyse de la situation actuelle indique les coûts croissants qu'engendrent les passages de marchandises par la République Lituanienne principalement due aux facteurs suivants :

- honoraires accrus pour les contrôles vétérinaires et phytosanitaires ainsi que leur fréquence,

- garantie financière obligatoire publiée par une compagnie d'assurance lituanienne,
- augmentation des honoraires pour les services fournis par les douaniers Litvaniens.

En réponse aux nouveaux règlements et aux nouvelles procédures de transit entrées en vigueur le 1^{er} mai 2004, une nouvelle niche d'affaires a été créée autour de l'entretien des marchandises de passage avec pour conséquence, un profit commercial pour une série de compagnies litvaniennes (assurance et courtage). Les négociations de 2003-2004 n'ont pas abouti à de nouvelles règles ni à de procédures efficaces pour le transit des cargos et des marchandises, ce qui expliquerait les spécificités de Kaliningrad y compris le fait que ces cargos, bien qu'en transit par le territoire de l'UE, étaient encore des embarcations russes par nature. Au lieu de cela, les normes de la loi européenne pour des marchandises ont été franchement appliquées. Le procédé surgissant était en contradiction avec la décision initiale afin de simplifier les procédures et pour les remplacer, dans la mesure du possible, avec un système électronique automatisé. Initialement, il avait été envisagé que « dû aux procédures administratives simplifiées, des coûts administratifs pour le passage des douanes seraient inférieurs à partir du 1^{er} mai 2004 » (EU-Russia 2004). Contrairement à ce rapport, les procédures se sont développées pour plus de sophistication et les coûts ont augmenté en conséquence. Le système automatisé n'a pas été largement utilisé pour des raisons artificielles: Les cargos russes doivent acheter une garantie financière faite par une compagnie d'assurance d'un Etat Membre de l'UE. Ceci exige de compléter la déclaration douanière litvanienne, le document des régimes douaniers, qui oblige les cargos russes à recourir aux services rendus par les courtiers Litvaniens. (Zernov, Shopin 2005). L'augmentation des coûts de transaction en transit a plusieurs composants. Pour commencer, les services des courtiers douaniers litvaniens pour remplir les déclarations de douane (rendue nécessaire par la garantie financière obligatoire de la compagnie d'assurance litvanienne) ont nécessité l'augmentation des coûts de 30%. En outre, l'analyse de l'approche courante aux honoraires phytosanitaires d'inspection pose des questions. Les honoraires réels s'élèvent à 14 € par article dans le véhicule et 16,5 € par article dans le train. Les honoraires pour des essais en laboratoire coûtent 4,8 € pour l'identification de marchandises dangereuses et 9,6 € pour l'identification de deux marchandises dangereuses. En outre, les honoraires vétérinaires s'élèvent à 28 € par article. Cependant, au cours de la préparation de ce rapport les montants standard de l'UE et les

procédures d'imposition des montants n'ont pas été trouvés dans les documents officiels disponibles de l'UE concernant la régularisation des contrôles vétérinaires. En conséquence, l'expéditeur des marchandises doit payer 250-300 USD pour diverses fonctions (l'assurance de la cargaison 6-50 USD, l'assurance civile 48 USD, l'assurance du conducteur 3 USD, la déclaration de douane 11,5-80 USD, le contrôle vétérinaire 12 USD, le stationnement obligatoire 3,4 USD, le taux fixe pour les taxes sur les marchandises 90 USD). Les expéditeurs doivent aussi compléter neuf documents supplémentaires, allant de l'autorisation de transit aux divers formulaires d'assurances (Perspektiva XXI 2004 : 33-34). Selon l'évaluation de l'administration régionale de Kaliningrad, le total de toutes les pertes économiques et des coûts dus à l'élargissement de l'UE (c'est-à-dire les dépenses additionnelles pour les formalités de passage des cargos) 2,7 milliards de roubles (légèrement moins de 100 millions USD) en 2004. Ce n'est qu'à la fin de 2005 que les russes et les services des douanes lituaniennes signent un accord sur la déclaration électronique des marchandises en transit. L'accord stipule que la déclaration de douane des cargaisons livrées à la région de Kaliningrad en provenance de Moscou, par exemple, sera expédiée par courrier électronique (email) aux douaniers lituaniens qui connaîtront la quantité, la qualité et la liste de marchandises à l'avance. Ce procédé devrait éliminer une partie substantielle de procédures coûteuses de dédouanement. Le procédé électronique de déclaration se conforme entièrement aux règlements de l'UE.

Transit de passagers. Les développements sur la question du transit lituanien des passagers sont décrits en détail dans Vinokurov (2004a, 2004c). Le transit des passagers est devenu le point d'attention des négociations trilatérales de la Russie, de l'UE et de la Lituanie en 2002-2003. En Russie, en particulier, cette issue a été reliée aux soucis de la souveraineté et de l'intégrité de l'Etat. La solution finale présentait l'association des visas non coûtants et l'introduction des deux types de documents spécifiques de passage, le document de passage facilité (DPF) et le document de passage ferroviaire facilité (DPFF). Le dispositif remarquable de la solution finale est qu'il est particulièrement coûteux du côté lituanien, mais les dépenses (au sujet de 40 millions € pendant les trois premières années) sont couvertes par l'UE. La Commission Européenne a trouvé plus approprié d'affecter un grand montant d'argent pour compenser la Lituanie que de compromettre le passage des passagers sans visa pour des résidents de Kaliningrad. L'arrangement du document de transit ferroviaire facilité fonctionne tout à fait bien. Le

pourcentage des refus est très bas ainsi que le nombre de personnes sautant du train (bien qu'il ait été le souci principal du côté de l'UE pendant les négociations). Au contraire le DPF, prouvé impopulaire ; les conducteurs préférant obtenir un visa lituanien annuel, qui est donné gratuitement pour les résidents de la région de Kaliningrad.

Commerce frontalier. Les données de 2004 pour le passage des frontières montrent l'impact négatif de l'élargissement de l'UE. La répartition du déclin dans le passage des frontières, d'une part, et l'augmentation substantielle des activités économiques et du commerce dans la région, d'autre part, peuvent être expliqués par les conséquences de l'élargissement aux régimes de frontière. Le nombre de personnes franchissant la frontière a diminué de 9,1 millions en 2002 à 7,9 millions en 2003 et 7 millions en 2004. Le nombre de véhicules franchissant réellement la frontière s'est accru en 2003 (3,3 millions, plus de 0,2 millions qu'en 2002) et a alors diminué jusqu'à 2,9 millions en 2004. Le déclin du nombre de passages des frontières est essentiellement dû au déclin progressif dans les activités de commerce frontalier. Une grande part des passages reflète des commerçants frontaliers au carrefour russo-polonais dans Bagrationovsk/Bezledy et Mamonovo/Branevo, et au carrefour russo-lituanien dans Sovetsk/Panemune et Chernyshevskoye/Kibartai. Deux circonstances ont engendré ce déclin du commerce frontalier : premièrement, des contrôles plus stricts aux frontières du côté polonais et lituanien dès 2004 (et probablement, une baisse de la corruption due à la présence des douaniers d'autres Etats de l'UE, de l'Allemagne en particulier) ; et, en deuxièmement, un régime de visa avec la Lituanie et la Pologne dès 2003. Ceci se reflète bien dans les données de 2003 et 2004. Le déclin du commerce frontalier n'est certainement pas un phénomène complètement négatif. Il reflète le déclin des activités illégales, telles que la contrebande d'alcool et des cigarettes, et peut être jugé comme un développement positif. Du point de vue de l'économie régionale, la crainte d'une crise de l'emploi dans les villes situées à la frontière (Vinokurov 2004d) ne s'est pas avérée vraie. Elle peut être expliquée par deux circonstances : d'abord, le déclin du commerce frontalier s'est avéré progressif, ce qui donne du temps à l'ajustement ; ensuite, le déclin de l'emploi dans le commerce frontalier a été compensé par le développement économique rapide et la croissance de l'emploi dans d'autres secteurs économiques de Kaliningrad, parmi lesquels des villes telles que Mamonovo, Bagrationovsk, et Sovetsk qui en ont profité en 2003-2004.

Tableau 4.11. *Tourisme et passage des frontières, 2004*

Passage des frontières (millions, entrées et sorties)	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Personnes	8,6	8,9	9,0	9,1	7,9	7,0
Véhicules	2,9	3,1	3,1	3,1	3,3	2,9

Source: Comité des statistiques régional de Kaliningrad

4.4.5. Conclusion : l'impact modeste de l'élargissement de l'UE sur Kaliningrad

Bien que l'élargissement oriental de l'UE ait eu un certain impact sur Kaliningrad (et aura probablement un impact prolongé sur le long terme), aucun des aspects de l'élargissement de l'UE n'est devenu un facteur décisif pour le développement économique de Kaliningrad dans la première moitié des années 2000. Les effets pratiques du régime de la ZES ont formé et ont dominé la tendance économique principale. Le régime de la ZES, la politique fédérale russe, et la croissance de la consommation sur le continent sont également responsables de la croissance et de la composition du commerce de Kaliningrad avec l'UE. En d'autres termes, les développements positifs à Kaliningrad en 2003-2005 ne peuvent pas être attribués intrinsèquement à l'élargissement. Leur explication principale se situe ailleurs, à savoir dans l'augmentation de la production destinée au marché russe. Ceci est devenu possible grâce à l'utilisation plus intense des occasions créées par le régime spécial de la zone aussi bien que par une demande rapidement grandissante du consommateur russe. En ce qui concerne les exportations croissantes, elles sont expliquées par les données statistiques et comptables et ne reflètent aucune vraie augmentation significative. En outre, aucun changement, positif ou négatif, ne s'est produit en termes de structure du commerce extérieur de Kaliningrad. L'augmentation de la part de l'UE était simplement automatique étant donné que les parts de l'EU-15 et du PECO-10 s'ajoutaient. De même, l'élargissement n'a eu aucun effet apparent à court terme sur l'investissement étranger dans la région. Ni la quantité, ni la répartition géographique n'ont subi de changements dramatiques. L'élargissement n'a, jusqu'ici, eu aucun effet sur la structure des exportations des produits. Les tarifs inférieurs de l'UE ne bénéficient pas efficacement aux exportations existantes de Kaliningrad. Cela signifie que l'application du régime de NPF aux nouveaux membres n'a pas comme conséquence l'augmentation

des exportations à court et moyen terme. En fin de compte, il pourrait se créer un certain potentiel pour les exportations industrielles, ce potentiel devant se réaliser sous un certain nombre de conditions. Les barrières non tarifaires et les entraves techniques aux échanges sont susceptibles d'être les barrières principales pour l'entrée des marchandises industrielles de Kaliningrad dans l'UE. Malgré la nature de choc, l'impact de l'élargissement de l'UE n'est pas limité aux effets à court terme. Les effets sont prolongés dans le temps puisque l'élargissement n'était pas juste un acte spécifique. Les pays adhérents ont ajusté leur législation au cours de la décennie précédant la date réelle de l'élargissement. Les visas furent introduits en 2003. Bien que la plupart des ajustements du commerce au choc se produisent dans un délai de quatre ans (Egger 2000), l'élargissement peut également avoir un certain nombre d'effets à long terme sur le commerce et l'investissement de Kaliningrad, qui deviendront évidents dans la décennie suivant l'élargissement de 2004. Les effets de l'élargissement de l'UE se sont fortement sentis lors du changement du régime des frontières. Les coûts de transit des cargos ont augmentés et l'introduction des régimes de visas de la part des deux pays voisins a produit des surcoûts lors des affaires pour les résidents de Kaliningrad. Ces effets modérément négatifs étaient, cependant, compensés par la croissance économique rapide encadrant un boom économique qui a eu lieu à Kaliningrad pendant ces années. L'élargissement est susceptible d'avoir des effets à long terme, étant donné le bénéfice des économies de la PECO sur la compétitivité croissante et l'accès ouvert au marché unique. Du point de vue de Kaliningrad, les effets sont ambigus. D'une part, la compétitivité croissante des compagnies de la PECO peut miner la capacité concurrentielle des producteurs basés à Kaliningrad sur le marché russe. En outre, elle peut compliquer la pénétration des marchés de la PECO. D'autre part, si le développement économique des régions reculées des pays voisins s'accélère, les débordements positifs pour Kaliningrad seront possibles. En dépit du manque de données précises, on peut supposer que le commerce frontalier a légèrement diminué entre la région de Kaliningrad et ses pays voisins après l'élargissement de l'UE. Même si la diminution du commerce frontalier a eu un impact socio-économique négatif sur des milliers de familles vivant dans la région, on ne devrait pas oublier que l'abolition des activités frontalières grises est salutaire au budget régional. Du point de vue de l'économie régionale, la crainte précédente d'une crise d'emploi dans les villes frontalières ne s'est pas avérée vraie. Elle s'explique par deux circonstances : d'abord, le déclin du commerce frontalier s'est avéré progressif, ce qui a donné le temps à l'ajustement ; en

second lieu, la diminution d'emplois dans le commerce de navette a été compensée par le développement économique rapide et de croissance d'emploi. En conclusion, la question de savoir si l'élargissement de l'UE réussira, à la longue, à devenir une charnière dans le développement économique des régions distante et reculées qui entourent Kaliningrad demeure. Non seulement Kaliningrad représente la périphérie par rapport au continent russe et à ses principaux pôles économiques, mais également la région se situe au milieu de la périphérie économique de la nouvelle Union Européenne. La double périphéricité pèse fortement sur le développement économique et sur ses perspectives.

4.5. Les perspectives de l'Espace Economique Commun UE-Russie et la spécialisation à long terme de Kaliningrad

Les efforts de l'UE au commerce préférentiel sont bien connus. Le large réseau de la CE d'accords commerciaux préférentiels a confiné l'application du tarif d'NPF aux importations de neuf membres de l'OMC (environ 34% de ses importations totales des marchandises en 2002 (secrétariat de l'OMC, 2004). En 1999, la CE a eu des accords bilatéraux contractuels et réciproques avec 22 pays et des accords contractuels et non réciproques avec 77 pays (secrétariat de l'OMC, 2000). Inspection de la politique commerciale : L'Union Européenne, 2000) La CE est la source directe de 40 % de tous les accords de commerce préférés annoncés à l'OMC (Messerlin 2001 : 197). La « pyramide des préférences » de l'UE a été construite sur cette base (Messerlin 2001 : 205). Une limite mieux connue pour décrire la complexité et le caractère de plus en plus bilatéral des accords de commerce préférés de l'UE, « bol de spaghetti », a été inventée par Bhagwati (1995).

Tableau 4.12. Typologie des accords régionaux de la CE, Mai 2004

Type de régime commercial	Nom de l'accord	Pays concernés
Marché unique	Espace Economique Européen (EEE)	Islande; Liechtenstein, Norvège
Union douanière		Turquie, Andorre, San Marino
Zone de libre-échange		Bulgarie, Chili, Croatie, Iles Faro, FYROM, Israël, Jordanie, Liban, Malte, Mexique, Maroc, Autorités palestinienne, Roumanie, Afrique du Sud, Suisse, Tunisie
Accords de partenariat et de coopération (traitement NPF)		Russie et autres pays de l'ancienne communauté des Etats indépendants
Non réciproque: préférences contractuelles	Accords Méditerranéens, Accords Cotonou	Pays d'Afrique, des Caraïbes et du Pacifique, Algérie, Egypte, Syrie
Non réciproques: préférences autonomes	Système généralisé des préférences (GSP) et accords de stabilisation et d'association	Autres pays en développement et membres du Commonwealth des Etats indépendants d'Albanie, Bosnie et Herzégovine, Serbie et Monténégro (incluant le Kosovo)
Traitement pur NPF		Australie; Canada; Taipei Chinois; Hong Kong, Chine; Japon; République de Corée; Nouvelle Zélande; Singapour et les Etats Unis.

Source: Secrétariat de l'OMC, cité par Lamy (2002: 15).

Les tentatives de l'EU et de la Russie pour atteindre un degré plus élevé de coopération, de convergence de normalisation et d'intégration économique ont abouti à la création d'un Espace Economique Commun (EEC). Le EEC devrait être l'un des quatre espaces communs, avec d'autres consacrés aux affaires internes et de justice, à la sécurité externe, à l'éducation et à la recherche. Le travail sur ces espaces communs, tout en mettant l'accent sur l'EEC, a débuté avec l'établissement d'un groupe de haut niveau (GHN) en octobre 2001. Le GHN a continué de travailler sur le concept sous le mandat approprié pendant deux années. Les résultats principaux du travail du GHN étaient *Concept Paper* de l'Espace Economique Commun (EU-Russia 2003). D'avantage de travail a été fait à l'élaboration des idées du *Concept Paper* et a abouti à

l'approbation de la feuille de route pour le EEC (ainsi que des plans de route pour trois autres espaces communs) lors du sommet Russie-UE en mai 2005 à Moscou (EU-Russia 2005). Il y a une grande part de confusion terminologique. L'idée de départ était celle de l'espace économique européen commun. Le même terme a été employé pour le titre du concept. Cependant, en attendant, le terme « Espace Economique Commun » (EEC) s'affirme dans le discours officiel. Le EEC devrait se rapporter au contenu de la déclaration de Saint-Pétersbourg en plus des sujets relatifs, principalement l'énergie. Il ne doit pas être confondu avec l'Espace économique de Biélorussie, du Kazakhstan, de la Russie et d'Ukraine lancé sans grand succès en 2003 (*Single Economic Space*). La définition de l'espace économique commun est fournie dans le texte du *Concept paper* :

« Le EES signifie un marché ouvert et intégré entre l'UE et la Russie, basé sur l'application des règles et règlements communs ou compatibles, y compris des pratiques administratives compatibles, comme base pour des synergies et des économies d'échelle liées à un degré plus élevé de concurrence sur de plus grands marchés. Finalement, il couvrira presque tous les secteurs de l'économie » (art. 12).

La tâche du concept et de la feuille de route du EEC devait créer un modèle approprié pour l'intégration économique UE-Russie. Ce modèle devrait combiner les questions d'efficacité économique potentielle avec des possibilités et les contraintes politiques existantes des deux côtés. Le choix de base réside entre les approches horizontales et verticales. Sous l'approche horizontale, les côtés choisissent d'intégrer le principe de « *across the board* » incluant le principe des quatre libertés enchâssées sur le marché unique de l'UE. Comme la circulation du travail n'a jamais été un sujet dans les relations UE-Russie, trois libertés demeurent : premièrement, libre circulation des marchandises et des services, deuxièmement, libre circulation du capital, et, troisièmement, libre circulation des personnes. L'approche verticale signifierait de prendre la décision de rédiger un certain nombre d'accords spécifiques aux régions. On s'attend à ce que le EEC couvre les cibles horizontales et sectorielles. Un certain nombre de secteurs ont été considérés pour une action prioritaire : étalonnage, évaluation technique et conformité de l'évaluation, des douanes, de l'audit et la comptabilité, passation des marchés publiques, concurrence, services financiers, télécommunications, coopération dans le lancement de zones et d'autres sujets et secteurs (art. 15). Ainsi, le concept de EEC utilise efficacement une approche combinée unissant la base horizontale (concernant les quatre libertés) et les questions sectorielles. L'approche

horizontale crée la base pour le concept, bien qu'elle soit largement définie et limitée aux champs appropriés de l'activité économique. Elle est incorporée dans le concept de façon large. L'Article 18 du concept suggère que le EEC devrait se concentrer sur quatre domaines d'activité économique principaux: premièrement, le commerce frontalier des marchandises ; deuxièmement, le commerce frontalier des services ; troisièmement, l'établissement et l'opération des entreprises (y compris les sujets liés au mouvement de capitaux) ; et, quatrièmement, l'aspect relatif au mouvement des personnes. L'approche horizontale est combinée avec l'approche sectorielle, car le concept assigne la priorité à une liste ouverte de secteurs et de sujets différents (plus sur le EEC dans Vinokurov 2004b, 2006a, 2006).

Les principaux instruments à appliquer dans le EEC UE-Russie seront les quatre suivants :

- Ouverture du marché : le déplacement progressif des obstacles au commerce et de l'investissement entre l'UE et la Russie.
- Convergence régulatrice : création progressive des règles générales ou compatibles, des règlements et des pratiques administratives dans les secteurs spécifiques, basés sur les principes de bon gouvernement et de développement viable.
- Simplification commerciale : simplification, étalonnage et automatisation des procédures commerciales.
- Développement du réseau d'infrastructure, en particulier dans les domaines du transport, de l'énergie et des télécommunications. Ceci devrait également inclure le renforcement de la coopération frontalière avec pour objectif d'adresser des défis communs dans les régions frontières.

Tandis que chacun des quatre groupes d'instruments est d'importance essentielle, l'ouverture du marché semble être d'importance centrale. La création d'une zone de libre échange (ZLE) n'a pas été mentionnée du tout dans le concept ni dans la feuille de route, bien qu'il semble que si le EEC doit être rempli d'une matière significative, une ZLE serait la chose la plus normale à inclure. D'ailleurs, la ZLE est déjà une option dans l'association et l'accord de coopération de 1994. Le discours du Président russe V. Putin fait en décembre 2003, plusieurs semaines après le sommet qui a approuvé le *Concept Paper* de EEEEC, fournit un argument pour ce point. Il dit que, comme le développement d'un nouveau modèle des relations économiques entre la Russie et l'Union Européenne

est en jeu, la directive principale est à la création « d'une zone de libre-échange avec la coopération accrue dans différents secteurs prioritaires »²⁸. Cependant, ceci semble être une perspective à très long terme. La feuille de route de EEC ne mentionne pas un ACP. Il réitère le concept dans le préambule en déclarant que le but du EEC est de créer un « marché ouvert et intégré entre l'UE et la Russie » (l'UE-Russie 2005). De plus, elle se poursuit par l'ordre du jour standard d'adhésion à l'UE, incluant la convergence régulatrice dans divers secteurs (télécommunication, services financiers, automobiles, dispositifs médicaux, textiles, et pharmaceutiques), passation de marchés publics, droits de propriété industrielle et intellectuelle, facilités commerciales et douanières, etc. Les réseaux de télécommunication et de transport sont couverts dans une sous-section séparée énonçant l'objectif de la création d'un Espace commun d'information. Des sous-sections séparées sont également consacrées à la coopération sur l'espace, l'environnement, et l'énergie dans le débat sur l'énergie. Le libre échange n'est pas mentionné une seule fois : l'encadrement général et le contexte impliquent qu'un secteur de libre échange n'est pas à l'ordre du jour. Les mots dominant le document sont « dialogue », « coopération », « harmonisation » et « convergence ». Tandis que les deux premiers sont vagues et souvent utilisés pour couvrir le vide du contenu, les deux derniers évitent de mentionner le vecteur de la convergence, à savoir, qui doit converger sur qui. Cependant, ils pourraient représenter le principal problème d'intégration réglementaire de l'UE-Russie. L'imprécision et l'ambiguïté de la feuille de route ont laissé Emerson caractériser l'état des affaires comme pas clair (Emerson 2005 : 1). En fait, un plan de route standard fournit non seulement les objectifs et les actions mais également l'agenda pour leur réalisation. Le dernier élément manque complètement dans la feuille de route de EEC aussi bien que dans les trois autres plans de route formant le contenu du 15^{ème} sommet. Bien que quelques éléments, tels que les projets d'infrastructure communs et la simplification commerciale, puissent devenir réalité dans un futur proche (par exemple, le travail sur la canalisation de gaz reliant la Russie en Allemagne directement par la mer Baltique), les éléments significatifs ne sont pas encore en vue. Les perspectives du EEC sont tout, sauf claires. Dans l'ensemble, le EEC, décodé comme combinaison de libre échange et de degré élevé de convergence

²⁸ Discours du président de la fédération russe, M. Vladimir Putin, lors d'une réunion avec des représentants de la table ronde européenne des industriels et de la table ronde des industriels de la Russie et la mission d'UE de la fédération russe aux Communautés européennes, n° 38/03. 2 Décembre 2003, www.russiaeu.org

règlementaire, est une perspective à long terme. Le travail sur le EEC sera probablement intensifié après l'accession de l'OMC russe, car c'est une étape importante et nécessaire. En attendant, les recherches disponibles sur l'effet potentiel d'une ZLE Russie-UE suggèrent que l'impact d'une ZLE dépende du contenu concret de l'intégration économique UE-Russie et du développement institutionnel de la Russie. Le débat porte sur le fait qu'une ZLE confinée sur le retrait des tarifs sur les produits industriels aurait un impact économique très limité. Une telle ZLE augmenterait le bien-être économique en Russie d'environ 0,1%. D'autre part, une ZLE incluant l'agriculture et les services et menant au retrait des entraves techniques au commerce pourrait faire augmenter le bien-être de plus de 13% (Brenton, Tourdyeva, Whalley 2002). Une application du modèle de gravitation aux importations bilatérales et des exportations des membres de l'UE augmentés par l'inclusion d'un index de réforme économique suggère, de façon conservative, que les exportations de l'UE vers et les importations de Russie de produits industriels pourraient augmenter de près de 30% si une ZLE devait aider la Russie en réalisant le même niveau de réformes de marché qu'en Pologne. Si la Russie devait atteindre, par l'harmonisation conséquente de la réglementation, le même degré d'intégration de l'UE que celui réalisé par les PECO, une augmentation conséquente dans les échanges de produits industriels entre la Russie et l'UE de l'ordre de 84% pour les exportations d'UE et de plus de 300% pour les importations suivrait. Par conséquent, un accord qui dépasse les politiques de frontière pour réaliser un niveau beaucoup plus profond d'intégration aura des effets économiques beaucoup plus significatifs (Brenton, Manchin 2002 : 5).

4.6. Les conséquences à court et à long terme de l'adhésion de la Russie à l'OMC

4.6.1. Les obligations russes lors de l'adhésion à l'OMC

Les négociations dans le cadre du GATT/OMC ont été un succès pour réduire les tarifs. L'accession à l'OMC est une étape normale et nécessaire pour la Russie, étant donné que le pays cherchait à intégrer l'économie mondiale. L'adhésion à l'OMC peut enlever ou atténuer des barrières commerciales et donner un coup de pouce aux exportations et à l'efficacité économique globale d'un pays. Par exemple, quand le commerce du textile entre les Etats-Unis et la Chine fut libéralisé en guise d'une partie

de l'adhésion de la Chine à l'OMC, les exportations chinoises de textile vers les Etats Unis ont augmenté de 34% en un seul mois (Le Monde 26.03.2005 : 17).

L'adhésion est un procédé complexe. La Russie s'est inscrite pour se joindre au GATT en 1993 et a ajouté sa demande pour adhérer à l'OMC en 1997. Les négociations d'adhésion bilatérales ont commencé en 1998 (voir Liventsev, Lisovolik (2002) et van Duser et autres (2000) pour une vue d'ensemble complète du procédé d'adhésion ; Korolev (2003) et Obolensky (2004) pour une vue d'ensemble de la protection d'intérêts économiques nationaux par les Etats membres de l'OMC). Bien qu'elles aient été sensiblement intensifiées au début des années 2000, les négociations se sont montrées difficiles et longues. La date d'essai de l'adhésion a été repoussée plusieurs fois. Pour ce travail, 2007 est l'année choisie pour la susceptible adhésion de la Russie à l'OMC.

La signature du protocole avec l'UE en mai 2004 est devenue une étape importante. En même moment, l'affaire de l'OMC UE-Russie est le premier de plusieurs principaux obstacles autour desquels la Russie doit manœuvrer pour gagner sa pleine adhésion à l'OMC. Des négociations comparables avec les Etats Unis, le Japon, et la Chine demeurent continues et sont susceptibles d'être difficiles. Tandis que certains ont suggéré que l'accord avec l'UE a été bon pour la Russie, particulièrement dans le domaine des services (et des détails restent confidentiels), il fournit un point de départ sur lequel d'autres négociations bilatérales peuvent se construire. Par exemple il semble probable que les USA obtiennent une meilleure affaire dans les télécommunications et les secteurs de services financiers, en termes de protection des droits de propriété intellectuelle, droits d'entrée sur les avions et les pièces aéronautiques, aussi bien que la double évaluation de l'énergie. Se tournant vers le contenu, l'accord bilatéral de l'UE-Russie couvre les engagements que la Russie entreprendra en biens et en services une fois qu'elle accèdera à l'OMC. D'abord, le niveau du tarif moyen sera tenu à 7,5% pour les biens industriels, à 11% pour la pêche et à 13% pour les biens agricoles, comparé au taux actuel courant juste en dessous de 10% pour les marchandises industrielles et 14,5% pour les marchandises agricoles. Tandis que ces réductions ne sont pas dramatiques selon les standards d'un pays à exportation traditionnelle, de façon plus importante, l'accord de l'UE-Russie inclut le progrès dans deux secteurs extrêmement ennuyeux pour la Russie : le commerce de services et l'évaluation de transfert des tarifs de l'énergie.

Tableau 4.13. Tarifs d'importation russe.

Biens	Taux tarifaires moyens pondérés, Janvier 2001, %
Biens agricoles	14,77
Produits minéraux, inclus carburant et énergie	5,43
Produits chimiques	8,48
Produits du bois, pulpe et production de papier	8,73
Textile et chaussures	11,69
Pierres précieuses et produits dérivés	20,00
Métallurgie	11,35
Construction de machines, équipement et transport	9,48
Gypse, verre et céramique	15,51
Cuir et fourrures	14,94
Autres produits (montres, instruments de musique, n.e.s.)	18,04
Total des biens manufactures	9,73
Total nomenclature des biens	10,92

La Russie doit prendre des engagements dans un éventail de secteurs de service, y compris les télécommunications, le transport, les services financiers, postaux et la construction, les services environnementaux, y compris la fourniture frontalière de services et d'établissement commercial. Dans le secteur des télécommunications, Rostelekom subventionne actuellement des réseaux téléphoniques dans des régions éloignées grâce à ses marges bénéficiaires (disproportionnées). La Russie a accepté de commencer le démantèlement du monopole de Rostelekom et un nouveau système de subvention sera installé d'ici 2008. De façon générale, approximativement 40 secteurs de service parmi les 150 seront complètement ouverts.

Un deuxième secteur sensible dans les négociations bilatérales est la politique énergétique, en particulier la situation de monopole de Gazprom et sa question des prix intérieurs pour les utilisateurs industriels de gaz. Malgré la difficile négociation pour le gaz domestique, l'UE ne pouvait pas démanteler la défense de la Russie au sujet du monopole de l'exportation de Gazprom qui, selon le commissaire commercial sortant Pascal Lamy, est susceptible de rester « un fil rouge » pour le président Putin. Tandis que Gazprom a le contrôle sur plus ou moins 70% de la production russe de gaz, il contrôle les pipelines vitaux pour l'acheminement (acheminant par exemple le gaz meilleur marché d'Azerbaïdjan et Turkménistan) et compte pour plus de 95% des

exportations de gaz russe. Paradoxalement, l'UE semble avoir mieux réussi en favorisant les éléments de la réforme douanière du marché du gaz en Russie, qu'elle n'a été dans la capacité de rompre l'habileté de Gazprom à limiter la concurrence dans les importations de gaz de l'UE conduites par ses pipelines.

En Russie, les prix du gaz des utilisateurs industriels intérieurs monteront graduellement de 27-28 USD en 2004 à 37-42 USD en 2006 et à 49-57 USD par MMC (millier de mètres cubes) en 2010. Les prix croissants de l'énergie intérieure encourageront une utilisation plus efficace de l'énergie, requise pour soutenir les cibles de Kyoto. Cependant, les prix atteints en 2010 seront toujours bien en dessous des prix des exportations russes de gaz vers l'UE (moyenne à 100 USD/MMC plus 27 USD de frais de transport durant les années précédant l'affaire d'UE-Russie). Ainsi les pleines conséquences économiques de l'affaire peuvent s'avérer être subtiles. De façon perverse, en raison du but de la Russie pour se détourner de la dépendance des ressources naturelles, ces arrangements tendront à soulever des marges dans les secteurs des hydrocarbures. Ceci ne fera rien pour réduire la dépendance de la Russie à l'égard de la croissance menée par les ressources. En revanche, comme nous l'avons vu, la montée des prix du gaz sont susceptibles de diminuer les marges bénéficiaires dans les secteurs de grande consommation d'énergie, tels que la métallurgie, les produits chimiques et la machinerie. En attendant, des coûts plus élevés pour l'énergie et des hydrocarbures devraient soutenir la nécessité de restructurer l'économie, qui a été sur dépendante des carburants, gaz et autres sources d'énergie bon marché (Kernohan et Vinokurov 2004).

En 2002, le Conseil national d'investissement de l'académie russe des sciences a entrepris une étude détaillée consacrée à l'effet de l'appartenance de la Russie à l'OMC sur l'économie nationale. Deux scénarios de changement de tarif ont été examinés. Le premier sous-entendait la transition douce des tarifs d'importation à un niveau obligatoire final convenu. Le second, version plus optimiste, était fondé sur l'hypothèse que la Russie pourra augmenter les tarifs à l'importation de manière significative, et puis après, pendant une période de sept ans et pour ensuite les ramener à un niveau obligatoire final convenu. Les chiffres donnés dans le tableau ci-dessous sont le résultat du montant global des taxes à l'importation sur un éventail de produits, qui sont à discuter lors des négociations au sujet de l'adhésion de la Russie à l'OMC.

Tableau 4.14. Comparaison de la version des modifications douces des droits d'entrée en ce qui concerne leur niveau courant (version 1) et de la version comportant une augmentation conséquente de droits d'entrée en l'année 2003 (version 2)

	2003		2007		2010	
	Version 1	Version 2	Version 1	Version 2	Version 1	Version 2
Industrie de traitement du carburant	5,0%	13,9%	5,0%	8,8%	5,0%	5,0%
Mines de charbon	5,0%	5,9%	5,0%	5,4%	5,0%	5,0%
Métallurgie ferreuse	14,9%	19,0%	12,5%	14,3%	10,7%	10,7%
Métallurgie non ferreuse	7,0%	12,0%	7,3%	9,4%	7,5%	7,5%
Industrie chimique	7,8%	18,1%	7,2%	11,6%	6,8%	6,8%
Industrie de construction de machines	19,2%	35,9%	20,4%	27,6%	21,2%	21,2%
Industrie du bois/pulpe et du papier	15,5%	18,4%	14,4%	15,7%	13,6%	13,6%
Industrie de matériaux de construction	5,0%	5,9%	5,0%	5,4%	5,0%	5,0%
Industrie des luminaires	21,3%	32,1%	19,8%	24,5%	18,7%	18,7%
Industrie alimentaire	34,0%	42,2%	31,1%	34,6%	29,0%	29,0%
Autres branches industrielles	20,3%	35,0%	19,0%	25,4%	18,1%	18,1%
Industrie agricole et forestière	17,9%	43,7%	25,4%	36,5%	31,1%	31,1%

Source: Consulat national d'investissement (2002) *Implication pour l'économie nationale de l'adhésion russe à l'OMC, Moscou, p. 23-24.*

Selon l'analyse ci-dessus, les changements des tarifs à l'importation n'auront qu'un effet mineur. Cependant, en raison des dispositifs spécifiques pour le fonctionnement de l'économie de Kaliningrad, les résultats de l'analyse générale de l'économie russe ne peuvent pas être entièrement applicables à la région. Dans la même étude, les avantages potentiels pour Kaliningrad dû à l'augmentation des substituts à l'importation lors de l'adhésion à l'OMC ont été estimés à une croissance de 0,4% du PRB et à 1160 emplois (le Conseil national d'investissement (2002 : 59-60). Il place Kaliningrad dans le tiers supérieur des régions profitant de l'adhésion à l'OMC avec des régions telles que Saint-Pétersbourg, Moscou, Novgorod, Krasnodar, Primorsky Kraï, Samara, Omsk, Yaroslavl, et Belgorod. Il est toutefois possible que l'évaluation ait été basée sur l'analyse purement macro-économique et n'explique pas l'existence de la ZES. Il est

difficile autrement de savoir pourquoi Kaliningrad devrait bénéficier des tarifs à l'importation inférieurs, puisqu'il s'agit déjà d'une zone libre de douane.

Cependant, les changements de tarif ne sont probablement pas le composant le plus important des conséquences de l'adhésion. Les changements dans les BNT et dans le cadre législatif global sont tout aussi importants. Par exemple, l'adhésion devrait vraisemblablement contrecarrer le caractère arbitraire des procédures anti-dumping contre les marchandises russes. Selon l'évaluation du Ministère du développement économique et du commerce (MEDT), les pertes totales des exportateurs russes provoquées par les procédures anti-dumping, des quotas, etc. se comptent annuellement à 2,3 milliards USD. En 2001, 120 positions des exportations russes ont été limitées. Environ 3,5% des procédures anti-dumping ont été conduites contre les marchandises russes, alors que leur part dans les exportations mondiales n'excédait pas 1,7%.

4.6.2. Les exigences de l'OMC et du régime de la ZES

Comme les discussions sur les inconvénients de la ZES Kaliningrad ont commencé au début des années 2000, une série de propositions ont été faites. Une des manières d'augmenter l'efficacité de la ZES aurait été d'augmenter le seuil de la valeur ajoutée pour que les marchandises acquièrent un caractère domestique. A la fin, les législateurs fédéraux ont cependant choisi un chemin différent pour réformer le régime ZES de Kaliningrad. Plutôt que d'élever le seuil de la valeur ajoutée, ils ont choisi d'abandonner le tout en faveur d'avantages fiscaux pour les grands projets d'investissement. Les perspectives d'adhésion à l'OMC et les soucis de compatibilité de l'OMC avec le régime ZES de Kaliningrad ont joué un rôle important dans le processus d'élaboration des politiques. Deux principes fondamentaux de l'OMC sont le régime de la nation la plus favorisée (art I GATT et II GATS) et le principe du traitement national (Art. III GATT, XVII GATS et III TRIPS). Selon ce dernier principe, les marchandises importées et celles produites localement devraient être traitées de façon égale dès le moment où les marchandises étrangères entrent sur le marché. Le noyau du problème est la (in)compatibilité du régime ZES avec le deuxième principe, celui du traitement national.

Le régime de ZES est-il compatible avec le règlement de l'OMC ou pas ? Quelques problèmes pourraient surgir sur la question de la condition d'égalité d'accès. Contrairement à d'autres zones douanières libres (c'est-à-dire en Pologne, en Lituanie et en Chine, pour appeler quelques uns des nouveaux membres de l'OMC), le territoire de la ZES de Kaliningrad n'est pas exclu du territoire douanier russe ; au contraire, il est traité comme faisant partie de ce dernier. Les marchandises produites dans la ZES, si elles satisfont certaines conditions (30% de valeur ajoutée etc.), peuvent être transportées vers le continent exempté d'impôts. Selon les règlements du GATT, les taxes intérieures et les honoraires ne peuvent être appliqués de telle façon à ce qu'elles prévoient la protection efficace des marchandises domestiques (§1 Art. III GATT). Les marchandises importées ne peuvent être soumises aux taxes intérieures et aux honoraires au-dessus de ceux appliqués aux marchandises domestiques (§2 Art. III GATT). Dans les documents du GATT et dans d'autres documents prescrits par l'OMC il n'y a aucune prohibition explicite d'un tel régime douanier possédé par Kaliningrad. Cependant, la conception de la ZES de Kaliningrad soulève des inquiétudes révélatrices pour l'OMC lorsque nous regardons les outils de travail de l'OMC.

Encadré 4.2. Sommaire sur le fonctionnement des zones spéciales parmi les récents Etats membres de l'OMC²⁹

Le Panama

Le représentant du Panama a dit que les conditions obligatoires d'adhésion à l'OMC seraient totalement honorées dans les zones libres du pays et des zones d'exportation, y compris les engagements ancrés dans les TRIPS. En outre, le groupe de travail de l'OMC fut informé du fait que, si les marchandises produites ou importées dans de telles zones soient transportées au reste du territoire de l'Etat, des normes douanières prendraient place et des taxes et impôts respectifs seraient payés.

La Lettonie

Le représentant de Lettonie a dit que les ports libres du pays et la ZES sont en totale conformité avec les obligations selon le protocole d'adhésion. En outre, les marchandises produites dans de telles zones sous un régime spécial d'impôts et de douane (régime, exempt de droits), sont sujettes aux régimes douaniers standards si elles sont transportées au reste du territoire letton.

La Lituanie

Le représentant de Lituanie a informé le groupe de travail que ses zones libres et zones économiques libres respectent les obligations lettones ancrées dans le protocole de l'adhésion du pays. Pour que les marchandises qui sont produites ou importées dans de telles zones soient transportées dans le reste du territoire de l'Etat, il est nécessaire de remplir des formalités de normes douanières et de payer des taxes et des impôts respectifs.

²⁹ Ministère du Développement économique et du Commerce de la FR, 2003.

La Chine

Le représentant de la Chine a informé le groupe de travail qu'il n'y avait aucun plan pour créer de nouvelles zones économiques spéciales dans le pays. La politique spéciale tarifaire appliquée à la ZES a été suspendue. Une politique tarifaire unifiée est appliquée à tous les territoires douaniers du pays. Les membres du groupe de travail de l'OMC ont exprimé leur opinion qui est que les marchandises entrant dans le territoire douanier chinois par ces zones spéciales doivent être sujettes à tous les impôts et aux formalités douanières. Le représentant chinois a assuré que la Chine appliquerait cette politique non discriminante. Il a également assuré que la Chine renforcerait l'application d'un tarif unifié et d'une politique fiscale pour le commerce entre les zones spéciales et le reste du territoire douanier. Les statistiques commerciales de la ZES seraient recueillies et régulièrement communiquées à l'OMC. En outre, le représentant de la Chine a confirmé que toutes les préférences aux entreprises avec le capital étranger, qui sont situées dans la ZES, sont fournies sur une base non discriminante.

Il s'avère que le régime de Kaliningrad ZES est généralement inacceptable du point de vue de l'OMC. Les membres de l'OMC insistent pour l'application des formalités douanières standard et pour le plein paiement des taxes respectives et des droits de douane sur les marchandises qui sont embarquées d'une ZES au reste du territoire douanier de l'Etat respectif. L'expérience chinoise prouve qu'il est possible de partir avec des régimes douteux de ZES pendant un moment mais la pression des Etats membres de l'OMC est susceptible de monter. Le côté russe a promis dans le processus de négociation de mettre toutes ses zones spéciales en accord avec les règlements de l'OMC. De cette façon, la présence des conditions de l'OMC était un incitant important pour la nouvelle législation des ZES. Un impact politique considérable sur la politique fédérale de Kaliningrad est un exemple de l'impact de la pré-adhésion à l'OMC sur l'économie de Kaliningrad. L'expérience des pays membres candidats à l'UE dans l'adaptation de leurs zones spéciales et libres aux exigences internationales est intéressante pour le cadre politique de la ZES de Kaliningrad et pour son futur développement dans les conditions d'adhésion à l'OMC de la Russie et de la future convergence de normalisation UE-Russie.

La Pologne et la Lituanie ont une expérience courte mais illustrant la création et l'amélioration conséquente de leurs zones économiques spéciales. Une observation rigoureuse et systématique des modèles étrangers éprouvés et examinés était parmi les principaux dispositifs distincts de l'expérience. En conséquence, les mécanismes des zones économiques spéciales efficaces, actuellement dans les pays candidats de l'UE, manifestent la plupart du temps une stabilité relative et correspondent aux objectifs définis initialement.

Les directions principales dans la modification du mécanisme de la gestion de la ZES chez les candidats membres de l'UE ont été déterminées par le fait que, dans les années 90, l'Union Européenne se battait contre les quotas régionaux et individuels, ce qui prévenait contre la concurrence efficace. Des avantages liés au ZES ont été inclus dans la liste des privilèges « en question ». Ils ont été considérés comme une forme de prétendue aide publique (étatique ou municipale) aux entrepreneurs privés, que l'Union Européenne essayait de limiter et de lier avec le volume des fonds investis par l'entrepreneur lui-même. L'UE préfère fournir des concessions, des subventions et de l'aide pour le développement de l'infrastructure plutôt que des avantages fiscaux. Les avantages fiscaux efficaces de manière permanente contredisent la politique de l'UE, en particulier les avantages couvrant non seulement les investissements en immobilisations fixes mais également les coûts pour l'obtention des matières premières, des consommables et des pièces de rechange. De tels avantages ont été considérés comme une subvention indirecte des exportations, qui étaient inacceptables pour l'Union Européenne. En attendant, dans la plupart des pays post communistes, dus à la capacité limitée de placements publics au niveau national et municipal, des avantages fiscaux et d'autres privilèges ont été considérés comme des outils plus appropriés pour la politique régionale que des concessions et/ou des subventions. Le moindre nombre de problèmes a été d'adapter des zones de libre échange (ZLE) aux nouvelles conditions. L'évolution générale à la baisse des droits de douane a rendu ces privilèges de moins en moins attractifs. Dans de tels pays, où le niveau de la protection du marché signifiait que les tarifs étaient très bas (par exemple en Estonie), il n'était pas question du tout de créer une ZLE. Dans d'autres pays candidats membres de l'UE, des zones libres ont été créées selon un arrangement classique selon les conditions de l'OMC, qui stipulent que les frontières d'une zone douanière sont les frontières nationales avec toutes les implications appropriées. En outre, les arrangements pour combiner des zones douanières libres et des zones libres dans différents pays sont construits de différentes manières. En Pologne, la ZES et les zones douanières libres (ZLD) existent solidairement. En Lituanie, une ZLD peut fonctionner en tant que partie séparée de zones libres. En Lettonie, deux libres ports fonctionnent sous le régime d'une zone douanière libre. En outre, il y a deux ZES complexes où le régime de ZLD est combiné avec des avantages fiscaux. Cependant, dans tous les cas, le régime douanier des frontières fonctionne sans exception.

Même si la législation dans la plupart de ces pays envisage la possibilité d'activités limitées de production dans des zones douanières (traitement et amélioration des marchandises, des réparations, etc.), ces fonctions se sont sensiblement développées. L'expérience la plus conséquente avec le fonctionnement de zones économiques spéciales et leur adaptation aux exigences (conditions) internationales a été accumulée en Pologne. La première ZLD est apparue en 1989 dans le complexe portuaire de Szczecin-Svinouisce (réorganisé en 1994) et la zone économique spéciale « Euro-parc » dans la ville Melets, créée avec l'aide d'experts de la ZES Shannon Irlandais en 1995. Pratiquement au début, la Pologne a décliné l'idée d'installer des zones douanières libres avec des fonctions de production développées. En fait, l'objectif principal d'une ZLD est de former des arrangements logistiques efficaces. Sur sept zones douanières libres fonctionnant actuellement, trois sont situées dans les ports marins de Danzig, de Szczecin, et de Svinouisce. Les ZLD fonctionnent également au plus grand port fluvial du pays (Gliwice), près du chemin de fer et des carrefours douaniers à la frontière polonaise biélorusse (Terespol), au croisement des routes orientées latitude et méridien et au centre du pays (Mscouiv), et de l'aéroport international de Varsovie Okence. En plus des zones douanières libres, cinq entrepôts libres douaniers fonctionnent en Pologne (quatre dans les plus grands aéroports et un au port maritime de Gdynia). Un rôle plus conséquent a été donné aux zones économiques spéciales. En Pologne, la ZES a été considérée comme un outil important d'exécution de la politique régionale. L'objectif principal pour créer la ZES était d'intensifier des activités économiques dans des secteurs en déclin avec un niveau élevé du chômage. Quelques modèles européens ont été employés. Cependant, au moment où la loi polonaise sur des zones spéciales a été adoptée (20 octobre 1994), ils sont devenus obsolètes en raison de la nouvelle politique de l'UE dans ce domaine. L'inévitabilité du conflit avec les nouveaux règlements de l'UE est devenue évidente, plus encore à cause du fait qu'à ce moment-là la Pologne préparait intensivement son adhésion à l'UE (l'accord sur l'adhésion associée a été signé en décembre 1991). En conséquence, les zones spéciales sont devenues l'une des questions principales des négociations pour l'adhésion du pays à l'UE. La Commission européenne n'était pas contente au sujet du grand nombre de zones spéciales en Pologne et de leur fragmentation territoriale (ce dernier commentaire était retiré ultérieurement et des zones secondaires de ZES existants sont encore créées dans le pays). Toutefois les réclamations de l'UE les plus conséquentes concernent le

système des avantages fiscaux, que la Commission européenne n'a pas trouvé assez transparente et trop difficile pour les calculs. La Commission a également critiqué la nature à long terme des avantages, alors que la version initiale de la loi sur les zones économiques spéciales se concentrait sur l'importance de telles dispositions. Selon cette version de la loi, les acteurs économiques de la ZES, qui ont observé certaines conditions (le volume minimum d'investissements, l'orientation d'exportation, de spécialisation dans certains secteurs, etc.) seraient exemptés d'impôts sur les revenus des personnes légales pendant 10 ans. Pendant la décennie à venir elles pourraient payer jusqu'à 50% d'impôts. Les corps gouvernementaux locaux ont également pu accorder des avantages dans leurs compétences : ils pourraient diminuer l'impôt foncier, l'impôt immobilier, les loyers sur la production et les taux de lieux de stockage et autres charges. Une autre réclamation importante de l'union Européenne était contre le régime des avantages fournis aux prétendues industries sensibles (production de l'industrie des voitures et du textile, de la métallurgie et de la construction navale), à plus forte raison parce que les règlements de la ZES ont encouragé l'orientation de telles entreprises à l'exportation.

Le côté polonais s'est trouvé dans une situation compliquée. D'une part, l'adhésion à l'UE était une priorité absolue de la politique nationale polonaise. D'autre part, l'harmonisation de la législation nationale par rapport aux règlements de l'UE signifierait une détérioration conséquente des conditions d'activité des sujets économiques, stipulées par les directives du gouvernement. Un tel développement des événements a été amorti en incluant la disposition sur la priorité de la législation européenne par dessus la législation polonaise dans les règlements des 10 zones spéciales. Néanmoins, suite aux négociations avec l'UE, le parlement polonais a dû modifier les principes de l'imposition privilégiée sur les sujets économiques, opérant dans des zones économiques spéciales, afin de réduire de manière significative les avantages. Des amendements à la loi sur des zones économiques spéciales ont été faits et sont entrés en vigueur le 1^{er} janvier 2001, comme la loi sur la disposition et le contrôle de l'appui public fourni aux entrepreneurs par l'Etat et les autorités municipales. En conséquence, les avantages liés à l'impôt sur les revenus des personnes juridiques ont été réduits. Le taux d'avantages est directement lié à la taille des investissements. Les plus grandes réductions concernaient les entreprises de l'industrie automobile. La taille maximum de l'appui de l'Etat ou de l'appui municipal a été établie

au taux de 30% d'investissements faits dans la zone avant la fin de l'année 2006. Peu de changements ont été faits quant à la législation des petites et moyennes entreprises. Ceux-ci emploieront des avantages selon les permis précédemment publiés pour des activités économiques dans une ZES. La taille marginale de l'exemption d'impôt sur le revenu est plus élevée de 15% que les grandes entreprises (c'est-à-dire de 65%). La période précédemment réglée pour la validité du régime de la ZES est également préservée à 20 ans. Si les changements de la législation polonaise n'avaient pas été faits, des règlements beaucoup plus durs de la part de l'UE sur l'Etat et l'appui municipal aux entités économiques dans la ZES seraient effectifs en Pologne au jour de son adhésion. L'endroit spécifique des zones économiques spéciales en Lituanie et en Lettonie, contrairement à la ZES polonaise, concerne les le centre des moyens de transport et les lignes principales. En Lituanie, les ZES sont situées dans le port de Klaïpeda et dans le secteur de Kaunas au carrefour de la « Via Baltica » et de la route menant du port maritime de Klaïpeda vers la Russie. En même temps le projet périphérique de la ZES dans Shaulai s'est avéré être non-viable. En Lettonie, des zones économiques spéciales sont représentées par les ports libres à Riga et Ventspils et par les ZES à Liepāja et Rezekne (sur la route, pas loin de la frontière Lettonne russe).

Dans ces deux pays le processus d'adaptation des règlements ZES à la législation de l'UE ne s'est pas passé aussi péniblement qu'en Pologne. C'était principalement dû au fait que les ZES dans ces pays n'ont pas été considérés comme les outils importants de la politique régionale et aussi parce que les zones avec leur cadre juridique ont commencé à se développer plus tard qu'en Pologne. Néanmoins, en s'orientant vers l'union Européenne, la Lituanie et la Lettonie ont dû réduire les avantages pour les acteurs économiques de la ZES. En conséquence le taux maximum d'avantages fiscaux (comme en Pologne) ne peut pas excéder 50% des premiers investissements pour les grandes entreprises et 65% des fonds investis pour les petites et moyennes entreprises. De la même manière qu'en Pologne, la période de 20 ans de validité pour les règlements de la zone économique spéciale a été maintenue.

4.6.3. L'impact de l'adhésion à l'OMC sur l'économie de Kaliningrad

La plupart des conséquences générales de l'adhésion probable à l'OMC de la Russie s'appliquent à Kaliningrad. Cependant, il y a quelques détails. L'impact de l'adhésion à

l'OMC pourrait être différent pour Kaliningrad par rapport à d'autres régions russes. Tout d'abord, il pourrait y avoir des conséquences du côté des exportations. Les exportations de Kaliningrad consistent principalement en matières premières et en marchandises semi finalisées avec une faible valeur ajoutée. Kaliningrad en tant que centre de transport fonctionne en grande partie sur le transport maritime des matières premières russes et également des marchandises semi finies. Les tarifs pour ces genres de marchandises sont déjà très bas, ainsi l'adhésion à l'OMC de la Russie ne les changera pas. L'adhésion à l'OMC ne devrait donc avoir aucun impact immédiat remarquable sur les exportations régionales. En outre, la Russie possède déjà le régime de NPF avec l'UE selon l'ACP. Ainsi, l'adhésion à l'OMC de la Russie ne provoquera pas de changements cruciaux lors de l'ouverture du marché de l'Union Européenne.

Ensuite, il pourrait y avoir des conséquences du côté des importations. Les importations régionales, d'autre part, se composent de biens de consommation, de nourriture, de divers véhicules et divers équipements et machines. Les taxes à l'importation russes ne diminueront pas nécessairement juste après l'adhésion ; au contraire, il est pensable que certaines d'entre elles prendront de l'ampleur. Cependant, les tarifs seront abaissés à moyen terme. Les tarifs russes seront fixés à 7,5% pour les marchandises industrielles, à 11% pour la pêche et à 13% pour les marchandises agricoles (selon le marché UE-Russie, ces chiffres ne sont pas définitifs et peuvent encore diminuer), comparé au taux effectifs actuels qui se situent juste au-dessous de 10% pour les marchandises industrielles et 14,5% pour les marchandises agricoles. Aussi longtemps que les importations vers l'Oblast de Kaliningrad sont exemptes d'impôts, les réductions de taxes à l'importation russes n'affecteront pas directement les marchés locaux. Cependant, elles pourraient affecter les producteurs de Kaliningrad sur les marchés russes. L'économie régionale de Kaliningrad est largement orientée vers le marché du continent russe, la plupart du temps pour des produits alimentaires mais également pour l'ameublement, l'électronique de grande consommation, etc. Les marchandises produites à Kaliningrad concurrencent directement les marchandises importées sur ces marchés. Les tarifs inférieurs dans ces secteurs peuvent mener à une plus grande concurrence des marchandises étrangères sur les marchés russes et mettre en danger la position des producteurs régionaux. Naturellement, nous devrions tenir compte du fait qu'il y a des mécanismes de protection pour les producteurs domestiques au sein de l'OMC et la Russie s'en servira presque certainement. Il y aura une période

de transition allant jusqu'à sept ans avec les changements progressifs de la structure tarifaire, qui donnera aux entreprises l'occasion de s'ajuster aux nouvelles conditions. Enfin, les changements de tarif envisagés ne sont pas dramatiques ; ainsi leur impact sera probablement petit.

D'autres aspects incluent des quotas à l'importation et des procédures régionales anti-dumping contre les producteurs russes. Les quotas à l'importation régionaux existent depuis 1998 en tant que restriction du régime ZES pour 35 groupes de produits. L'adhésion à l'OMC devrait faire pression sur ces quotas régionaux. Alors qu'il y a plusieurs façons autorisées d'appliquer des quotas au niveau des Etats (balance des paiements, sécurité et protection sanitaire, etc.), ces mécanismes et exclusions ne sont pas d'application facile au niveau régional. L'adhésion russe à l'OMC peut mener à la chute des quotas régionaux à l'importation. Pendant qu'une évaluation globale de l'impact des quotas sur l'économie régionale tend à être négative, des pressions menant à leur abolition peuvent être jugées comme étant un facteur positif pour l'économie de Kaliningrad. On s'attend à ce que l'adhésion rende l'application des procédures anti-dumping contre les producteurs russes plus difficile pour d'autres Etats. Malgré qu'il n'y ait pas encore eu d'initiatives d'investigations anti-dumping touchant les exportations de Kaliningrad, en tant que plaque tournant du transport pour les exportations russes, cette région bénéficiera – du moins en ce qui concerne le transit – de l'assurance de meilleures conditions d'encadrement pour les exportations russes (par exemple, en métaux et engrais). En général, l'entrée de la Russie à l'OMC déclenchera la création d'institutions qui est importante pour son développement économique. Elle devrait également mener à une plus grande activité d'investissement. Les engagements de l'OMC compliquent quelque peu la naissance d'actions volontaires des autorités fédérales et régionales. En général, l'adhésion à l'OMC donne plus de stabilité, une meilleure transparence et moins d'incertitude et devrait ainsi avoir un impact positif sur l'économie de Kaliningrad. Dans l'ensemble, la conclusion préliminaire est que l'élargissement de l'UE et l'adhésion russe à l'OMC ne fourniront aucun avantage immédiat pour les exportateurs régionaux de Kaliningrad et créeront quelques dangers pour des entreprises visant le marché russe. Cependant, l'élargissement de l'UE créera un certain potentiel pour le développement des exportations industrielles ; ce potentiel devant encore être réalisé avec un certain nombre de conditions, alors que l'adhésion russe à l'OMC pourrait devenir une nécessité, bien que non suffisante, comme préalable

aux compagnies régionales pour accéder avec succès aux marchés étrangers. L'adhésion russe à l'OMC devrait faciliter le développement de la production pour l'exportation et pour la diversification des exportations.

Cependant, alors qu'ils créent un potentiel pour la diversification des matières premières actuellement soumises aux exportations, l'élargissement de l'UE et l'adhésion à l'OMC mèneront à des dangers imminents pour Kaliningrad. La conséquence négative la plus importante pourrait être la réduction de la concurrence des producteurs régionaux sur le marché russe, bien que l'impact ne doive pas être surestimé. En outre, l'adhésion à l'OMC soulève la question de la compatibilité du régime de ZES avec des règlements de l'OMC. En fait, l'effet crucial de l'adhésion de la Russie à l'OMC s'est déjà produit : les conditions de l'OMC ont été une incitation importante pour toute la révision du régime de ZES dans la nouvelle loi fédérale de 2006.

4.7. Les chocs économiques comme conséquences des processus d'intégration et de désintégration

La rupture économique initiale au moment du démantèlement de l'Union Soviétique a été le choc le plus grave pour l'offre et la demande. En outre, la crise de 1998 a été un choc partagé par la totalité de la Russie. C'était un choc typique d'approvisionnement avec des conséquences profondes pour l'économie nationale. Il peut être caractérisé comme un choc asymétrique par rapport à Kaliningrad, puisque les conséquences pour l'exclave étaient disproportionnées dans le court terme. Il a causé une divergence de prix plus élevée avec le continent russe qu'avec d'autres régions sur le continent, un plus grand déclin du commerce et des écoulements d'investissements et un plus grand déclin du PRB. Le reste des chocs ont été plutôt spécifiques à Kaliningrad.

Le plus intéressant et le plus instructif serait de classer les chocs selon l'intensification de l'intégration et la désintégration. Jusqu'ici nous avons décrit sept processus/chocs. Cinq d'entre eux ont défini de façon exogène les changements de la spécialisation de Kaliningrad au cours des quinze années de transition : la rupture économique initiale, la ZES, l'APC, la crise de 1998 et l'élargissement de l'UE. Les deux autres, l'adhésion à l'OMC et l'espace économique commun, sont susceptibles d'avoir des effets significatifs dans les années à venir. Le méta processus principal qui

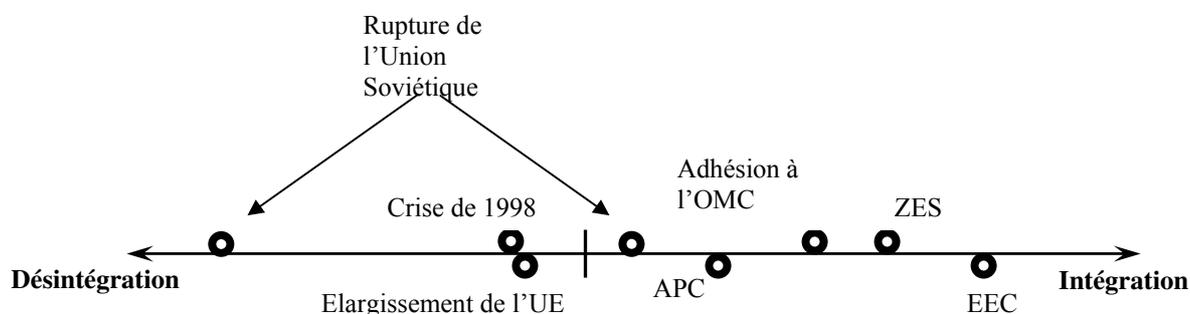
unit tous les facteurs est d'une certaine façon la mondialisation. Après que le pays ait commencé sa transition, non seulement l'établissement du marché a dû être présenté mais le pays devait également s'ouvrir au monde extérieur. La Russie a dû trouver une nouvelle place dans l'économie globalisée. Naturellement, l'exclave était, et est toujours, sur le côté tranchant du processus à l'intégration de l'économie russe dans la division du travail international.

Ces processus peuvent être mesurés sur la balance de l'intensité d'intégration, s'étendant des diverses formes de libéralisation commerciale à l'intégration institutionnelle.

Tableau 4.15. Choc au cours des procédures de manifestations d'intégration et de désintégration.

Choc	Caractéristiques d'intégration	Contenu
Perturbation économique avec la rupture de l'Union Soviétique	Désintégration de l'Etat Soviétique et son économie. Ouverture au monde.	La dissolution d'Union Soviétique a causé la lourde rupture des liens économiques et le tiraillement du modèle économique. Il a mené à la désintégration des raccordements économiques existants. En même temps, l'Etat et la région en particulier, étaient maintenant ouverts de monde extérieur.
ZES	Libéralisation commerciale	L'élément principal de la ZES était l'établissement d'une zone douanière libre. Ceci uniquement crée des conditions de libre échange d'un côté, celui des importations. Les chocs puissants avaient en fait aidé à atténuer les conséquences de la rupture de l'économie soviétique et à garder à flot pendant la première décennie de la crise.
Accord de partenariat et de coopération de l'UE-Russie (APC)	Interface UE-Russie : libéralisation du commerce modeste et régularisation convergente	APC UE-Russie a soumis tout le commerce au régime de MFN. En outre, les premières étapes vers la convergence de normalisation ont été faites par l'accord.
Crise monétaire de 1998	(Non révélateur dans le cadre de l'intégration)	La crise monétaire de 1998 en tant que choc tombe hors du cadre d'intégration. Dans la rétrospective elle a mené à la forte divergence des prix à court terme (en d'autres termes, la crise a eu des effets monétaires de désintégration sur Kaliningrad relativement au continent russe).
Elargissement de l'UE	Interface UE-Russie : désintégration de la circulation des personnes	Des entraves indirectes plus élevées aux échanges (commerce frontalier, transit) et à la coopération économique (introduction des visas par la Pologne et la Lituanie en 2003), se sont reflétées, par exemple, dans le nombre en baisse de passage des frontières.
Adhésion de la Russie à l'OMC	Libéralisation commerciale, régularisation convergente	En plus de baisser les tarifs, l'adhésion à l'OMC déclenche une approximation réglementaire complète du côté russe.
EEC	Interface UE-Russie : intégration commerciale et institutionnelle, régularisation convergente, convergence régionale, plus grande mobilité des facteurs de production.	Le EEC deviendra probablement à très long terme un mécanisme complet d'intégration de l'UE-Russie. Son contenu peut s'étendre de l'intégration commerciale (ZLE) à un rapprochement complet des normes et de la législation. Le EEC peut également déclencher une mobilité plus élevée de capital et (indirectement et modestement) de main-d'œuvre.

Graphique 4.7. Chocs sur l'échelle de l'intégration et la désintégration (avec le continent russe, l'UE et globalement).



Note: Les instances spécifiques à l'UE sont décrites en dessous de la ligne alors que les autres processus sont au dessus de la ligne.

Il y a deux circonstances suite à la dissolution de l'Union Soviétique. D'une part, elle a causé une désintégration économique grave non seulement avec les anciennes républiques de l'Union, qui sont maintenant devenues des États indépendants, mais également entre les régions russes, en particulier entre Kaliningrad et les régions sur le continent russe. D'autre part, elle lance l'ouverture commerciale vers l'économie mondiale. Tout en étant un événement puissant d'intégration pour l'UE-15 et les PECO, l'élargissement de l'UE avait des effets modestes de désintégration sur la région de Kaliningrad dans ses relations économiques avec la Pologne et la Lituanie. Ces effets étaient évidents dans la circulation des personnes et le commerce frontalier. Le choc de la rupture du début des années 90 a eu l'impact le plus lourd sur l'économie de Kaliningrad et son changement de spécialisation. Parmi les chocs des années 90, l'établissement de la ZES se montre comme étant le facteur le plus important et déterminant les variations profondes dans la spécialisation. Néanmoins, le régime de la ZES de 1991/96 et de 2006 n'est pas sorti de nulle part. La création initiale de la ZES était une réponse à la rupture économique du début des années 90 et une tentative de survie et d'adaptation aux nouvelles conditions de l'économie de marché en combinaison avec l'exclavement. De même, le nouveau régime de 2006 a été provoqué non seulement par les soucis de la politique interne russe concernant l'inefficacité de la ZES mais également par les négociations en cours à l'OMC et des soucis sur l'incompatibilité du régime de la ZES avec les conditions de l'OMC. Il s'en est suivi la crise de 1998, qui a eu des impacts forts à court et à moyen terme sur l'économie

régionale. Ces chocs surpassent de loin les effets du APC, de l'élargissement de l'UE et, probablement, de l'impact potentiel de l'adhésion à l'OMC. Comme vous pouvez le voir, les chocs les plus importants ne sont pas directement liés à l'UE ni aux relations UE-Russie, car ils sont les conséquences des développements internes dans l'économie nationale et la politique économique d'Etat. Cependant, l'établissement du CES est susceptible de devenir, à l'avenir, un facteur de plus grande importance pour Kaliningrad et pour le développement de sa spécialisation économique plus particulièrement dans le cadre de l'UE-Russie.

Chapitre 5. Spécialisation régionale, trajectoire de développement optimale, répartition du PRB: synthèse

5.1. Examen des stratégies de développement

Rappelons les cinq questions de recherches qui ont été proposées dans l'introduction :

1. Quelle est la relation entre les coûts et les avantages d'enclave et dans quelles conditions et comment lui est-il possible de faire de l'enclavement un avantage plutôt qu'un inconvénient ?
2. Quelles sont les caractéristiques structurelles de l'économie de Kaliningrad ?
3. Quel impact les chocs économiques successifs ont-ils sur la spécialisation régionale ?
4. Quelle est la stratégie optimale de développement pour Kaliningrad étant donné son enclavement/exclavement, ses avantages comparatifs et concurrentiels, sa spécialisation courante, et les chocs économiques ?
5. L'état réel des relations rend-il possible ou exige-t-il un développement ultérieur de la relation/intégration UE -Russie ?

Le chapitre 1 s'est concentré sur la première question, les chapitres 2 et 3 ont fourni une réponse à la deuxième question, et le chapitre 4 se concentrait sur la troisième. Les résultats des première et deuxième questions seront récapitulés ci-dessous dans le sous-chapitre 5.2. De façon générale, le chapitre 5 vise à synthétiser les résultats précédents tout en se concentrant sur les deux questions restantes. Il utilise des éléments de tous les chapitres précédents afin de fournir une réponse à la question centrale sur une stratégie optimale de développement.

Avant de continuer, mettons à jour les stratégies principales de développement pour la région de Kaliningrad proposées par des scientifiques et des praticiens dans la dernière décennie. Certaines de ces stratégies ont également guidé des projets politiques contemporains dans une certaine mesure. Nous verrons qu'en fait les stratégies possèdent beaucoup d'éléments imbriqués et leur matière ne peut pas différer de beaucoup comme peuvent le présumer des arguments publics. Nous commencerons par la stratégie économique élaborée sous la conduite d'Ivan Samson ; ensuite, nous

passerons à la stratégie de Kaliningrad comme région de coopération et puis au concept de Région Pilote. Après, nous caractériserons brièvement la Stratégie officielle du développement socio-économique de la région de Kaliningrad. D'autres propositions seront brièvement abordées. Nous finirons avec la comparaison des stratégies principales autour des questions clés d'une orientation économique générale, de la position envers la ZES, de l'orientation économique, des acteurs principaux et des préférences vis-à-vis des secteurs économiques spécifiques.

4.1.1. Samson et alii : mouvement tri phase vers la substitution d'exportation

L'analyse de Samson et alii (2000a, 2000b) a été encore élaborée et complétée dans l'Etude économique, qui a été préparée dans le premier projet de Tacis sur le commerce et l'investissement à Kaliningrad (Tacis 2002a). Le cadre de l'analyse est composé des trois stratégies principales qui ont été observées dans l'histoire du développement des pays émergents, en Asie particulièrement. Ce sont la promotion des exportations, la substitution d'importations et la substitution des exportations (voir la section 3.4.) Quelle est la meilleure stratégie pour Kaliningrad ? Les auteurs argumentent que, pour Kaliningrad, comme pour les pays émergents, les plus dynamiques, le développement suivra une politique plus ou moins volontariste de substitution d'exportation. L'argumentation est comme suit.

La première phase correspond à une stratégie de la promotion des exportations. La croissance repose sur l'utilisation des avantages hérités, principalement naturels. Les exportations se concentrent sur les marchandises primaires : agriculture, bois de construction ou minerais. Le bas niveau de valeur ajoutée par unité est compensé par de grandes quantités de volumes exportés. Une part des revenus des exportations a pu être consacrée à la consommation finale des ménages. La suite à long terme de cette stratégie mène à une récession en raison de la détérioration des taux de change des marchandises primaires : la valeur relative d'unité des marchandises exportées tend à diminuer comparée aux produits manufacturés importés et aux services. Cette stratégie devrait donc être changée à long terme. Kaliningrad n'a aucune matière première à exporter en grandes quantités, excepté le pétrole et l'ambre. Même là, une forte augmentation des volumes exportés peut causer une baisse dans les prix mondiaux, et une augmentation des prix peut induire une substitution pour d'autres marchandises.

La stratégie de la substitution d'importation est la deuxième étape du développement à long terme. Elle signifie qu'une partie des revenus de l'exportation ne va pas à la consommation finale. Cette épargne permet de financer des investissements pour la substitution des importations par la production locale. Le choix des investissements dépend des avantages comparatifs du pays ou de la région, mais également des choix politiques des autorités. La croissance dans cette stratégie se fonde sur trois facteurs : premièrement, les exportations traditionnelles ; en second lieu, les investissements requis pour la substitution d'importation ; et, troisièmement, la diminution de l'élasticité d'importation de la production (qui augmentera le multiplicateur d'investissement). La praticabilité de cette stratégie semble être plutôt limitée pour Kaliningrad. Tout d'abord, les petites dimensions du marché régional et de la demande efficace jouent en la défaveur d'une telle stratégie de volontarisme. En outre, si l'on considère l'économie de Kaliningrad comme partie de l'ensemble économique russe, la substitution d'importation mène à l'accueil par Kaliningrad des investissements étrangers pour des produits destinés au marché du continent russe. Samson et alii ont souligné que les conséquences de la crise 1998 et, plus structurellement, la croissance économique faible de la Russie, ont représenté des limitations sérieuses à la stratégie de la substitution d'importation.

Cependant, cela vaut la peine de noter à ce stade que les deux limitations ont été surmontées en 2001. On a montré dans le sous-chapitre 4.3 comment la croissance dynamique de consommation dans le continent russe a contribué à la croissance de production de l'Oblast de Kaliningrad. La substitution des exportations est la troisième étape. L'insertion dans la division du travail internationale se produit en substituant les produits traditionnels par des produits à haute valeur ajoutée. Ceci signifie un changement de spécialisation internationale menant au développement de nouvelles industries. La croissance est basée sur deux nouvelles locomotives : d'abord, les exportations, qui se développent au rythme de l'économie mondiale et selon les gains de parts de marché ; et en second lieu, les investissements requis pour l'augmentation des capacités d'exportation. Les limites des stratégies de la promotion d'exportation et de la substitution d'importation amènent les auteurs à recommander une stratégie spécifique de substitution d'exportation pour Kaliningrad, selon les normes croissantes des produits. Dans un premier temps, Kaliningrad emploiera la substitution d'importation orientée vers le marché du continent russe et puis la substitution d'exportation dirigée

vers les pays baltes voisins. Après quoi la spécialisation continuera à changer et la substitution d'exportation sera dirigée vers les pays de l'Europe centrale (Pologne, Hongrie, République Tchèque, Slovaquie). L'étape finale sera la définition de nouveaux standards d'exportations visant les pays occidentaux de la région balte et de l'UE-15 (Samson et al. 2000b : 61-66). Dans le contexte géographique, l'Etude pointe la nécessité de l'intégration au « Triangle de Croissance » dans les pays baltes du sud. Ce triangle devrait se composer des régions économiquement développées de l'UE (sud de la Suède, Danemark et nord de l'Allemagne) et des nouveaux membres de l'UE (le nord de la Pologne et les Etats baltes). Kaliningrad devrait apporter des dispositifs attractifs tels que sa proximité avec la Russie, sa fonction de couloir entre l'UE et les marchés russes, les opportunités de la ZES, et le fait d'être un représentant de la Russie (Takis 2002a : 120-121). Sur l'interface de production, l'Etude propose un changement étape par étape de l'orientation, entièrement conforme au mouvement tri phase décrit ci-dessus. Dans un premier temps, la stratégie de substitution d'importation se concentrera sur les importations évincées sur le marché russe. Puis, la stratégie de substitution d'exportation se tournera d'abord vers les Etats baltes, puis les Etats de PECO, et, finalement, aux économies développées de la région baltique et de l'Union Européenne dans sa totalité (Takis 2002a : 118).

Quatre critères sont importants pour définir un type efficace de spécialisation.

1. Une valeur ajoutée plus haute. Cela signifie que la spécialisation devrait être basée sur des activités à forte intensité de main d'œuvre et de capital plutôt que sur la production étendue des matières premières et de l'énergie.
2. Les principaux secteurs avec le potentiel de développement le plus élevé.
3. La spécialisation sur les ressources et les biens spécifiques, qui seraient à l'avenir plus durables grâce à moins de mobilité (c'est-à-dire, les ressources et des biens sont spécifiques au territoire et ne peuvent pas être déplacées à moins de dépenses élevées).
4. Les externalités négatives décroissantes, telles que la pollution de l'eau et atmosphérique. Par exemple, le tourisme est meilleur que l'industrie de la pulpe et du papier selon tous les critères ci-dessus (Takis 2002a : 122).

5.1.2. Une région de coopération

L'idée de la « région de coopération » est devenue une stratégie de facto officielle du développement régional. On le comprend plutôt largement, avec diverses idées exprimées sous la même rubrique. La notion a été développée dans la monographie collective « Kaliningrad Oblast : la région de coopération » (Khlopecky, Fedorov 2002) qui a résumé les matières de plusieurs publications. Une autre monographie influente et beaucoup citée est « L'île de coopération » par Klemeshev, Kozlov, et Fedorov (2002).

Les mécanismes suivants sont centraux à la stratégie :

- Un accord Russie-UE sur la région de Kaliningrad comme région de coopération. Un tel accord inclurait les engagements de la Russie (c'est-à-dire les garanties de la ZES, l'application de standards de l'UE dans la région, la libéralisation de la circulation sur le territoire, les règles d'entrée simplifiées pour les citoyens de l'UE) et les engagements de l'UE (c'est-à-dire, un régime plus libéral pour les marchandises de Kaliningrad ; les tarifs de cargaison ; l'inclusion dans quelques programmes du développement régional et de la coopération internationale ; l'entrée simplifiée dans la zone de Schengen) aussi bien que l'engagement commun (appui dans l'application des normes de l'UE dans la sphère de la production industrielle et des services).
- Changements du régime de la ZES visant l'appui de l'orientation d'exportation.
- Le remplacement progressif du régime de ZES par le système des zones locales de libre économie de diverses spécialisations (ou complément du régime de ZES par un nombre des zones locales).
- Société d'investissement et de financement, dont la Russie et l'UE se porteront garants, pendant que diverses organisations russes et de l'UE, y compris la BEI, participeront financièrement. Cette proposition est semblable à celle des fonds de développement de Kaliningrad par le groupe de Kiel.

L'idée de « région de coopération » a été encore développée avec la notion d'un « couloir de développement » (dans Klemeshev, Fedorov 2004). Selon les auteurs, le terme même de la région de coopération indique la solution du problème économique principal de la région, son exclavement. La stratégie de la région de coopération devrait

alors surpasser l'exclavement de la région par un tel développement qui, d'une part, fournirait une interaction entre la Russie et l'Union Européenne, et, d'autre part, pour assumer des éléments d'une coopération indépendante avec les régions voisines d'autres Etats (ibid., 20). Le statut spécifique de la région rend nécessaire une approche systémique à la question de la spécialisation économique. Cette approche devrait être dominée par son composant politique. Elle devrait considérer les intérêts fédéraux russes, les inconvénients de l'exclavement, et des intérêts des Etats voisins (ibid., 124). La combinaison des orientations de substitution d'importation et d'exportation est vue alors comme la stratégie de perspective pour la région (ibid., 141).

Cette méthode de développement régional correspond au modèle scandinave d'internationalisation. La ZES brésilienne Manaus utilise la même stratégie se déplaçant entre les techniques « substitution d'importation - orientation d'exportation – spécialisation mélangée ». L'idée de Kaliningrad comme couloir de développement est basée sur la typologie des régions par Friedmann (1968). Cette approche est basée sur l'analyse qualitative du rôle de la région dans le système économique d'un rang plus élevé (c'est-à-dire dans une économie nationale) et sur le mode de la participation dans la division du travail nationale et internationale. Friedmann distingue cinq types : les régions fondamentales, les régions de transition ascendante, les régions de transition descendante, les régions de ressource frontière et les couloirs de développement. Klemeshev et Fedorov soutiennent que cette typologie peut faciliter l'arrangement du développement potentiel de Kaliningrad comme couloir de développement, alors qu'il y a seulement quelques années les dangers d'être une région de transition vers le bas étaient imminents. La spécificité de Kaliningrad comme couloir de développement serait son exclavement. La situation géographique entre les régions russes et les régions de l'UE empêcherait la diffusion de l'innovation entre les régions russes ; mais faciliterait au contraire la diffusion des courants internationaux d'innovation. L'idée d'un couloir de développement est également complétée par une approche géoéconomique au développement économique régional (Klemeshev, Fedorov 2004 : 79-81, Gareev, Klemeshev, Fedorov 2005). L'approche prévoit que Kaliningrad, en raison de sa situation géographique unique, devrait jouer un rôle important dans la formation et l'entretien des complexes russes de centre de production international.

Au niveau des industries et de la politique industrielle, Klemeshev, Kozlov, et Fedorov (2002 : 167-174) soutiennent que le choix des industries et des secteurs prioritaires est justifié dans les conditions d'une économie régionale par les raisons suivantes :

- L'incertitude est réduite à un niveau régional en comparaison du niveau national.
- L'Etat en tant que propriétaire a le droit de déterminer les perspectives de développement.
- Le choix de souvent se fonder sur les secteurs d'infrastructure, qui forment la base de développement pour la totalité de l'économie.
- Il est souvent justifié de déterminer non pas les secteurs mais plutôt les directions des activités économiques, ses vecteurs de force, tels que la substitution d'importation, l'orientation d'exportation ou l'accent sur le marché local.

Spécifiquement pour la région de Kaliningrad, la stratégie devrait viser, premièrement, le renforcement du rôle de la région dans la division du travail de la Russie dans sa totalité et, deuxièmement, l'intégration économique dans la région balte. Dans la première phase, les secteurs les plus importants, qui devraient être soutenus, se trouvent dans l'infrastructure, surtout le transport, mais également la télécommunication. En outre, les auteurs mentionnent des secteurs tels que l'énergie (visant à atteindre la sécurité d'énergie), la pêche et le traitement des poissons, l'intensification du traitement des matières premières localement extraites (ambre), l'agriculture, le tourisme et les loisirs et les services financiers.

5.1.3. La région pilote

Le concept de Kaliningrad comme région pilote dans les relations russo-européennes a été élaboré et encouragé par l'Institut Est-Ouest, l'agence de développement régional de Kaliningrad, et d'autres établissements et individus. Ses auteurs principaux sont A. Ignatyev et N. Smorodinskaya (par exemple, Smorodinskaya 2001a et 2001b, Kiel Group 2002, Birckenbach et Wellmann 2003). Pendant ce temps, le concept a réussi à pénétrer les concepts régionaux et fédéraux du développement régional de Kaliningrad et à faire partie des rapports officiels. Cependant, il est utilisé plus formellement que substantivement. L'idée principale est que l'Oblast de Kaliningrad devrait devenir une

région pilote de l'intégration européenne russe en termes d'économie, de mouvement de personnes, d'adaptation des normes européennes etc.

Le concept de région pilote implique l'utilisation de Kaliningrad comme sol d'essai pour la coopération et l'association UE-Russie. En d'autres termes, des décisions, qui pour différentes raisons ne peuvent pas être prises à ce stade dans les relations globales UE-Russie, peuvent être pratiquement mises en application - et à un rythme accéléré – à Kaliningrad au profit de sa population aussi bien que dans l'intérêt de la Russie et de l'UE (Medvedev, Ignatyev 2005 : 155-156). Donc, Kaliningrad comme région pilote peut et devrait contribuer à la formation d'une nouvelle qualité de relations UE-Russie. En termes de programmation, si la Russie et l'UE sont deux logiciels d'exploitation différents alors Kaliningrad peut être non seulement un endroit pour examiner leur conformité, mais également développer et ajuster leur interface.

Le concept pilote implique les étapes suivantes sur l'interface politique :

- Les principes fondamentaux de la politique fédérale russe envers Kaliningrad, et principalement, un statut de territoire d'outre-mer de la Russie, qui signifierait un renforcement du pouvoir des autorités fédérales dans la région.
- Un accord UE-Russie sur un projet commun de transformer Kaliningrad en région pilote de coopération bilatérale. Cet accord devrait être élaboré et employé selon la politique fédérale³⁰ mentionnée ci-dessus.
- Une inclusion harmonieuse du « facteur de Kaliningrad » dans les espaces communs UE-Russie à établir selon la feuilles de route, qui ont été adoptées lors du sommet UE-Russie tenu à Moscou en mai 2005. Ceci concerne principalement l'Espace Economique Commun, qui implique d'assurer chacune des quatre libertés fondamentales : mouvement des personnes, du capital, des marchandises et des services.

Le programme pilote de partenariat de Kaliningrad devrait fournir à la coopération UE-Russie à Kaliningrad un contenu pratique spécifique, et en particulier, offrir des solutions à la plupart des problèmes urgents liés au développement ultérieur de la région, y compris l'établissement d'un régime spécial de visa entre l'UE et Kaliningrad, l'introduction d'une approche intégrée pour encadrer la gestion au niveau opérationnel, le renforcement de la société civile, l'établissement de la zone russo-européenne de libre

³⁰ La proposition de conclure un accord UE-Russie sur la région de Kaliningrad gagne de plus en plus de terrain en Russie (Par exemple, Alyaev, Tsykalo, Cherny 2005).

échange et la création d'un climat commercial favorable. Le programme devrait également comporter un certain nombre de projets sans but lucratif d'infrastructures, qui viseraient le développement des équipements les plus actuels pour toutes les parties concernées.

Un autre élément important du programme pourrait être l'harmonisation de la législation russe et européenne à Kaliningrad. Smorodinskaya souligne l'inopportunité de l'orientation primaire vers le marché russe. La région devrait graduellement se tourner vers le marché de l'UE. Dans un futur plus éloigné, la route à suivre est dans le développement d'une économie innovatrice basée sur le seul avantage comparatif de la région – la main d'œuvre instruite, qualifiée et bon marché. Une telle spécialisation réduirait au minimum l'inconvénient de l'enclavement (Smorodinskaya 2001b ; Smorodinskaya, Zhukov 2003). Le « groupe Kiel » d'experts internationaux sur Kaliningrad a élaboré un ensemble complet de recommandations. K. Wellmann et H.-M. Birckenbach (Allemagne), N. Smorodinskaya (Moscou), A. Ignatyev (Kaliningrad), A. Sergounin (Nizhny Novgorod), P. Joenniemi (Finlande), L. Fairlie (Etats-Unis) sont plusieurs autres experts ayant fourni des données valables³¹. Ils caractérisent l'économie de Kaliningrad comme une économie de « bulle » gonflée par des transferts fédéraux. Elle consomme de grandes quantités de devises étrangères. Le Programme de Tâche Fédérale ne change rien à cet égard. D'autre part, l'alternative radicale de la pleine et rapide intégration dans l'économie européenne, en plus d'être une option purement hypothétique, engendrerait une crise socio-économique sérieuse. Les experts sont arrivés à la conclusion que le concept de Région Pilote est la seule option qui pourrait « piloter » la région entre le Scylla de la seule extrapolation du statu quo et le Charibde de la pleine ouverture. La politique économique vers Kaliningrad devrait être réalisée conjointement par la Russie et l'UE. Elle devrait être orientée sur l'évincement de l'économie orientée importations au profit de l'économie orientée exportations. L'économie orientée exportations devrait employer les avantages de Kaliningrad pour ajuster les niches dans la division du travail paneuropéenne (Kiel group 2002 ; Birkenbach, Wellmann 2003).

³¹ Plus tard le groupe Kiel a formé le noyau de l'Association sur l'Expert International dans le Développement de Kaliningrad. www.kaliningradexpert.org

Quels sont le potentiel mais également les limites du concept de la Région Pilote ? Il y a un ensemble de conditions qui permettraient à une région ou à un secteur d'acquiescer la fonction pilote par rapport à d'autres régions ou secteurs. Tout d'abord, il doit être possible d'examiner certaines stratégies, mécanismes, et règles là-dessus. Deuxièmement, une région expérimentale doit être semblable dans ses caractéristiques principales à d'autres régions pour que cela ait un sens de tirer des conclusions sur les expériences faites dans un secteur pilote et déterminer si elles peuvent être menées sur tout le territoire ou pas.

Est-ce que c'est le cas pour l'Oblast de Kaliningrad ? À notre avis, c'est en partie le cas ; et le concept de région pilote est donc partiellement applicable. Il a ses limites, qui dépendent du fait que si les deux critères - qui sont plutôt pratiques - sont satisfaits ou pas. Kaliningrad peut devenir une véritable région pilote sur la question du mouvement des personnes. La région est détachée du continent russe, étant séparée par plusieurs frontières. Il n'y a aucun grand obstacle à l'amélioration des frontières de Kaliningrad (l'aéroport de Khrabrovo et le ferry à Saint-Pétersbourg) dans la mesure où cela permettrait d'accorder aux citoyens de l'UE le droit d'entrer dans la région exempts de visas. Les expériences peuvent alors jouer un rôle très positif en préparant le terrain au régime réciproque exempt de visa pour l'UE et la Russie. De même, Kaliningrad peut devenir un sol d'essai pour l'UE accordant aux résidents de Kaliningrad des préférences spéciales sur la question des visas. La situation avec l'applicabilité pratique du concept de région pilote dans le domaine économique et des relations commerciales est quelque peu différente, donc.

En raison de sa position très spécifique et de sa situation géographique, l'Oblast de Kaliningrad a des conditions spécifiques pour son développement économique, et, par conséquent, des besoins spéciaux. En parlant des diverses mesures d'aide et de coopération économiques pour Kaliningrad, nous abordons des problèmes spécifiques liés à l'insularité régionale et au statut d'enclave/exclave de Kaliningrad. Dans ces cas-ci une idée plausible serait d'approcher Kaliningrad comme cas unique d'enclave/exclave, pas comme région pilote (Emerson et autres (2001 : 33) ; Vinokurov (2002a). Néanmoins, dans quelques domaines de coopération - tels que celui des normes et de la certification - l'idée d'une région pilote peut être appliquée avec succès. Quelques aspects très importants de convergence de normalisation (pour commencer, les règles

d'origine) peuvent s'avérer être de grande valeur pour avancer vers EEC. En fait, il y a beaucoup de similitudes entre les politiques sur le mouvement des personnes aussi bien que des marchandises. L'Oblast de Kaliningrad peut servir les relations UE-Russie en étant un sol d'essai pour le mouvement des personnes (régime de facilité de visa dans l'acquis/régime exempt de visa) et le mouvement des marchandises et des services (ZLE, règles d'origines, normes et certifications).

5.1.4. La stratégie officielle de développement économique et social de Kaliningrad comme région de coopération

En 2003, l'administration régionale a édité la « Stratégie de développement économique et social de l'Oblast de Kaliningrad comme région de coopération jusqu'à l'année 2010 »³². La stratégie était vraisemblablement le résultat d'un consensus large. Elle inclut des éléments des anciennes approches et concepts, en particulier celle de la « région de coopération ». Les caractéristiques principales de la stratégie sont, tout d'abord, son orientation sociale et son dynamisme à élever le niveau et la qualité de vie de la population. Le repère est placé pour atteindre un niveau de vie comparable à la Pologne et à la Lituanie. Ce n'est pas une cible facile si l'on tient compte de l'écart existant (bien que l'écart ne soit pas aussi grand que les données officielles le supposent (Samson et al. 2002b), du développement dynamique de ces pays ces dernières années et de l'effet revigorant de l'Elargissement. Deuxièmement, une caractéristique importante est l'implantation des principes du développement durable et d'un équilibre entre les priorités économiques, sociales et environnementales. Troisièmement, il est envisagé dans le futur de l'Oblast de devenir la région de coopération où les intérêts régionaux, interrégionaux, russes et internationaux seront liés.

Les quatre composants principaux de la stratégie sont les suivants :

1. D'abord, l'utilisation efficace du potentiel naturel, plein de ressources et économique de la région sera assurée au profit des intérêts russes (dans leur ensemble) et régionaux.
2. Ensuite, la région jouera le rôle de la région de coopération de la Fédération russe, l'Union Européenne, le Commonwealth des Etats indépendants et d'autres pays du monde et d'autres régions russes.

³² I. Samson est d'ailleurs le seul occidental parmi les dizaines de co-auteurs mentionnés de cette stratégie.

3. Troisièmement, la région deviendra le territoire de contact de la Russie en Europe. Sur son territoire, les mécanismes de l'intégration et de l'interaction de la Russie et l'UE au XXIème siècle se perfectionneront.

4. Quatrièmement, la fonction de s'assurer d'intérêts militaires et stratégiques russes sera maintenue puisque l'Oblast de Kaliningrad est l'endroit de la base balte de la flotte russe.

Ces directions sont développées simultanément et se complètent entre elles et dans des circonstances complexes, elles permettent à la région de devenir un territoire se développant solidement au centre de l'Europe.

Selon la stratégie, les avantages du potentiel régional devraient être utilisés dans cet ordre d'idées :

- Utilisation des avantages de la position géographique (infrastructure de transport, complexe portuaire, renforcement des liens économiques externes).

- Utilisation du potentiel naturel et plein de ressources (bijouterie d'ambre sur la base d'extraction et de traitement d'ambre, tourisme, agriculture visant le développement durable de la campagne et la sécurité alimentaire de la région).

- Utilisation de la production et du potentiel scientifique et technique (évolution et agrandissement des industries traditionnelles de la région ; changement des technologies d'assemblage à la production avec toute sa valeur ; organisation de complexes d'assemblage d'appareils électroménagers, électronique, ordinateurs ; création de nouveaux centres orientés exportation et de substitutions d'importation, détaillant, centres de distribution et de transport dans les territoires appropriés ; développement de branches scientifiques sur la base de l'utilisation du potentiel industriel, scientifique et éducatif de la région, une utilisation plus complète des technologies uniques des entreprises régionales de transformation.

- Utilisation de potentiel humain (éducation en cours ; intégration dans le contexte plus large européen et du monde ; croissance de la productivité du travail grâce à l'augmentation du degré d'instruction de la population, de l'utilisation raisonnable du personnel qualifié).

- Parachèvement de l'organisation spatiale de l'économie (agglomération et concentration, développement le long de la ligne ferroviaire principale Kaliningrad-

Chernyshevskoye ; infrastructure des productions orientées exportation et de substitution d'importation dans les villes limitrophes de la région).

Un atout de la stratégie est son ensemble d'objectifs et de repères. Les paramètres principaux suivants de la croissance de l'économie régionale et du niveau de vie de sa population devraient être réalisés d'ici 2010 (comparé à l'année 2002) :

- Produit régional brut (PRB) - croissance de 1.8-1.9 fois (taux de croissance annuel moyen de 8%) ;
- PRB par habitant - augmentation de 2 fois ;
- Volume de rendement industriel – croissance de 3 fois (taux de croissance annuel moyen de 14-15%) ;
- Volume de rendement agricole – augmentation de 1,5 fois (taux de croissance annuel moyen de 5%) ;
- Volume de transport de cargaison - croissance de 2,2 fois (taux de croissance annuel moyen de 10%) ;
- Volume d'investissements dans le capital principal – augmentation de 2.5 fois ;
- Volume d'investissements étrangers directs accumulés - croissance de 20 fois ;
- Chiffre d'affaires de commerce de détail - augmentation de 3 fois ;
- Niveau des revenus réels de la population - croissance de 2 fois (excède de 30% le niveau actuel en Lituanie) ;
- Niveau du chômage (selon la méthodologie de l'OIT) - 6% (administration de l'Oblast de Kaliningrad (2003).

Selon la Stratégie, en tenant compte des caractéristiques économiques et géographiques spéciales, les ressources spécifiques aussi bien que le préalable organisationnel disponible, l'Oblast de Kaliningrad devrait se développer selon les particularités suivantes :

- Du point de vue du mécanisme économique – site expérimental de la Russie, de chaque manière possible favorisant le développement d'une tendance d'intégration internationale.
- Du point de vue de la restructuration économique, l'entrée au niveau post-industriel - territoire de contact de la Russie en Europe Centrale et de l'Est avec un développement anticipé des technologies de pointe de la production des marchandises et des services.

- A l'avenir, l'Oblast de Kaliningrad devrait devenir un centre financier, de télécommunication, de consultance pour servir un éventail de liens Est-Ouest pour beaucoup de villes de moyenne et de petite taille, régions détachées de la Russie orientées vers le développement des affaires de petite et moyenne taille. La Stratégie insiste sur le fait que cette direction de développement stratégique est la plus importante en termes de son potentiel possible. Elle peut surmonter l'éloignement territorial de la région de la Russie, puisqu'elle concerne les technologies qui n'exigent pas le transfert d'objets matériels. Le problème inhérent à la Stratégie officielle est l'écart entre les buts indiqués et les moyens utilisés. La stratégie ne prévoit aucun mécanisme principal qui favoriserait explicitement Kaliningrad comme région ouverte se spécialisant dans des technologies élevées et des services avancés. Après avoir acquis la rhétorique du concept de « région de coopération », du concept de région PBITte et de la stratégie de développement par Samson et alii, la Stratégie officielle – aussi bien que le PTF en 2002 et la nouvelle loi de ZES en 2006 – a affaibli leur contenu libéral concret.

5.1.5. Les autres propositions

Parmi d'autres propositions, il faudrait souligner Kuznetsova et Mau (2002) à cause de l'influence de ces scientifiques sur la politique fédérale envers Kaliningrad. Ils suggèrent essentiellement le même objectif politique fédéral que la Stratégie Régionale, à savoir « procurer une croissance socio-économique durable et vite, qui permettrait de diminuer l'écart avec les pays limitrophes. Ceci devrait fournir une stabilité de la situation socio-économique, y compris la conservation de l'Oblast comme partie organique dans les conditions de l'élargissement de l'UE (ibid. : 33). Pour atteindre l'objectif, l'Oblast devrait bouger dans trois directions entrelacées : d'abord, une croissance économique élevée et durable de 7 à 8% annuel, avec la croissance annuelle d'investissement de 14% ; en second lieu, la transformation de la structure économique régionale vers l'orientation d'exportation ; troisièmement, devenir une région de coopération Russie-UE. Le mouvement vers l'orientation d'exportation devrait être double. La part de production propre devrait augmenter simultanément avec la réorientation vers la fabrication (assemblage) de la production d'exportation. Ceci signifierait le changement radical de la spécialisation de la région, le mouvement d'un « porte-avions insubmersible » à « un atelier d'assemblage insubmersible » (ibid.).

Une autre approche qui est devenue plus évidente dans les années 2000 est celle des pôles de croissance dans l'économie régionale. On l'a préconisée, par exemple dans Bilchak, Samson, Fedorov (2000) et Khlopecky, Fedorov (2002). Ivchenko (2001) est un partisan actif d'une politique d'Etat selon laquelle l'appui d'Etat devrait se concentrer - au moins à la première étape - sur deux pôles potentiels de croissance. Il s'agit du complexe économique maritime (ports et pêche) et de l'énergie et du carburant. Selon l'auteur, ce choix est justifié par la situation côtière de la région et son rôle dans la division régionale du travail dans la Russie du nord-ouest, comme par le développement faible de la base régionale d'énergie. Revyakin dans son ouvrage sur la région de Kaliningrad (2002) exalte ce que beaucoup d'autres auteurs déplorent. La politique économique russe dans la région devrait être orientée vers la création d'un système économique qui serait organiquement inclus dans l'économie russe. En faisant cela, l'économie régionale devrait principalement être orientée vers la Russie. La construction navale, la pêche et les ports devraient définir le profil, tout en étant également un rendez-vous pour les expositions et les foires commerciales (2002 : 73-74).

5.1.6. Comparaison des principaux concepts de développement régional sur la question de la spécialisation économique

Le tableau ci-dessous compare les propositions principales, à savoir la stratégie économique élaborée sous la conduite d'Ivan Samson, la région de coopération, la région pilote, et la Stratégie officielle de développement socio-économique et de l'atelier de montage insubmersible. La comparaison indique un certain nombre de vulgarisations d'importance majeure. Toutes les propositions soulignent la nécessité de la franchise. En d'autres termes, il existe là un consensus que l'autarcie ou l'orientation unidirectionnelle (la « forteresse » ou le « porte-avions » Kaliningrad) n'est pas une option. Toutes les stratégies présupposent le développement des relations économiques avec l'Union Européenne. La région devrait valoriser l'interface Russie-UE et trouver une place adéquate dans le cadre de la coopération économique Russie-UE. Cependant, le degré de la coopération/intégration proposée varie. En outre, toutes les propositions soulignent l'importance des exportations pour la région. Elles diffèrent sur la question de l'orientation d'exportation ; si celle-ci devrait être exclusive ou combinée avec l'orientation vers le marché russe. De plus, il y a un consensus large sur la nécessité de préserver la Zone Economique Spéciale mais d'en revoir son mécanisme. Le problème

est qu'ils diffèrent sur la question des modifications dans le régime de ZES. D'autre part, il y a un désaccord important sur la question d'un foyer spécifique d'industries. Celui-ci concerne les lignes d'interventionnisme de l'Etat, c'est-à-dire si l'Etat devrait mener une politique industrielle active et quelles industries devraient être soutenues. La proposition de Samson et le concept de région Pilote sont du côté libéral de la discussion vu qu'ils ne se concentrent sur aucune industrie spécifique. Selon eux, l'Etat devrait se centrer sur la création d'incitants généraux dirigés vers l'échelle supérieure et la valorisation de l'interface Russie-UE. D'autre part, de telles stratégies, la région de coopération et la stratégie officielle du développement socio-économique sont plus proactives sur la question. Elles proposent un certain ensemble de secteurs centraux et de percée. L'accent spécifique est placé sur le transport et autre infrastructure aussi bien que sur la question de la sécurité économique (énergie, agriculture).

Tableau 5.1. Comparaison des concepts de développement régional sur la question de la spécialisation économique

	Stratégie Officielle de Développement Social et Economique jusqu'à 2010, en combinaison avec le Programme de Tâche Fédérale 2002-2010.	Samson et autres. : Mouvement triphase vers la substitution d'exportation	Région de coopération, couloir de développement, approche géo-économique	Concept de Région Pilote	« L'atelier d'assemblage insubmersible » de Kuznetsova et Mau
Orientation générale	La Stratégie est amorphe sur le sujet. Elle envisage vaguement la combinaison de la substitution d'importation et l'orientation d'exportation dans l'esprit de la région de coopération. Produits industriels et services.	Principalement orientation d'exportation, pour être réalisée étape par étape, en se déplaçant de la promotion d'exportation à travers la substitution d'importation vers la substitution d'exportation basée sur des produits des produits de haute valeur ajoutée aussi bien que sur des fonctions de service.	Cibler à la fois les marchés de l'UE et le marché russe avec un accent à long terme sur ce dernier.	Mouvement graduel de la substitution d'importation vers l'orientation d'exportation basée sur l'avantage dans des coûts du travail. Spécialisation dans les marchandises et services de haute valeur ajoutée. Économie d'innovation.	Orientation d'exportation surtout la manufacture.
Intégration Economique	Régions russes et l'UE comme cibles principales; CIS et le reste du monde comme cibles supplémentaires.	UE. Kaliningrad devrait acquérir sa place dans « le triangle de croissance de la Baltique du Sud ». Changement graduel de marchés primaires : Russie-Pays baltes-CEE-centre UE.	Région de coopération UE-Russie	UE. Le concept de Région Pilote est le partisan le plus fort de l'intégration économique avec l'UE, incluant une zone de libre-échange complète de normes de l'UE et les éléments d'administration commune.	Région de coopération UE-Russie

Futur du régime de SEZ	Maintient de la SEZ.	Maintient de la SEZ, mais changement de manière à favoriser ses fonctions de substitution d'exportation et « porte propre » (<i>clean gate</i>)	Maintien de la SEZ mais remplacement graduel probable avec le système des zones économiques locales de nature diverse.	Transformation de la SEZ et PTF des mécanismes compensatoires à l'instrument de projet pilote commun Russie - UE. Révision de la SEZ pour qu'elle favorise les exportations; nécessité d'une période de transition.	Révision pour passer des préférences douanières vers des incitants à l'investissement et fiscaux.
Secteurs spécifiques et industries	Le PTF se concentre sur l'investissement dans l'infrastructure et l'énergie. Concentration sur l'utilisation (1) des avantages de la position géographique (transport) ; (2) potentiel naturel et plein de ressources (ambre, tourisme, agriculture) ; (3) potentiel de production, scientifique et technique (production finie ; assemblage d'appareils électroménagers complexes, l'électronique, ordinateurs ; centres de détail, de distribution et de transport ; développement	Aucun foyer d'industrie spécifique. la fonction « de porte propre" souligne les services. Produits avec une valeur ajoutée plus élevée (activités nécessitant de la main-d'œuvre et du capital plutôt que la production étendue des matières premières et de l'énergie. Insiste sur le rôle des ressources et des capitaux spécifiques.	Infrastructure (transport et télécommunication). Énergie (visant à atteindre la sécurité d'énergie), pêche et traitement de poissons, ambre, agriculture, tourisme et récréation, et services financiers.	Aucun foyer d'industrie spécifique.	Fabrication.

	des branches scientifiques.				
Les rôles de la Russie et de l'UE	Russie: régime économique spécial, projets d'infrastructure avec le FTP, sécurité économique régionale.	UE: support technique et consultance.	Russie: création d'un régime pour intégrer l'économie régionale dans la division du travail pan-européenne.	EU : Des projets d'investissement et de financement plutôt que des subventions pour l'appui technique devraient devenir les instruments principaux de l'UE dans sa politique de Kaliningrad. La Russie : préférences spéciales pour des exportations vers le marché européen. Le principe d'un partenariat égal de la Russie et de l'UE (par exemple, financement en commun).	Dans l'esprit de la région de coopération.

5.2. L'évaluation de la spécialisation actuelle

5.2.1. Le changement dans la spécialisation: 1990-2005

Au moment de la dissolution de l'Union Soviétique et du début de la longue période de transition économique, l'économie de l'Oblast de Kaliningrad ait été entièrement intégrée dans la division du travail soviétique. La structure industrielle a été marquée par un poids relatif plus élevé de l'industrie alimentaire (surtout liée à la pêche) aussi bien que de l'industrie du bois, du bois de construction et de la pulpe et du papier. Les parts de la métallurgie et de la construction de machines ont correspondu à la moyenne Soviétique.

En même temps, les parts du secteur du carburant et de l'énergie étaient sensiblement inférieures. Vers 1990, la construction de machines (27,2%), l'industrie alimentaire (39,4%) et le bois, la pulpe et le papier (10,1%) étaient les piliers industriels de la région. Après 15 ans de turbulence, composées de presque une décennie de crises graves suivies par plusieurs années consécutives de rétablissement économique rapide, la région est parvenue selon toute apparence à une composition industrielle semblable. La construction de machines et l'industrie alimentaire restent deux piliers industriels et les secteurs du bois, de la pulpe et du papier demeurent également importants. Cependant, la similitude apparente entre 1990 et 2003 peut être fallacieuse. Toutes les industries régionales ont subi une restructuration sérieuse ou même fondamentale. La construction de machines a complètement changé. La majeure partie de la production de construction de machines de l'Oblast de Kaliningrad dans la période soviétique était en fait de l'ingénierie mécanique et des prétendues marchandises du groupe « A » (c'est-à-dire, destinées à la fabrication et non pas à la consommation finale, contrairement aux marchandises du groupe « B »). Seule une fraction de ces manufactures est parvenue à survivre à la crise. Elles ont été remplacées par l'électronique ménager, tel que des ensembles de TV, des aspirateurs, ou des réfrigérateurs assemblés à Kaliningrad.

L'industrie alimentaire, quant à elle, a subi un changement profond. Le rôle de l'industrie de la pêche a diminué, bien qu'il soit demeuré significatif. Tandis que l'industrie alimentaire était complètement basée sur des sources domestiques durant la période soviétique, elle est en grande partie basée sur des importations maintenant. En conclusion, l'industrie de la pulpe et du papier s'est orientée vers une production de

marchandises avec une valeur ajoutée plus importante (elle est passée de la cellulose au papier et au papier cartonné). Environ 60% des biens industriels actuellement produits dans la région sont de nouveaux types qui n'étaient pas produits avant. Kaliningrad est devenu le fournisseur principal d'ensembles TV et d'aspirateurs du marché russe. La part de la région est substantielle dans les produits alimentaires tels que les poissons, la viande en boîte, les poissons en boîte et les boissons alcoolisées. Finalement, le tout nouveau secteur du meuble a été établi avec 5,7% de la production nationale. Le seul secteur traditionnel (indépendamment de la pêche) qui reste important est celui de la pulpe et du papier.

Il faut mentionner le rôle crucial du régime ZES pour le développement industriel actuel. L'industrie régionale s'est réorganisée pendant la dernière décennie afin de profiter pleinement des préférences de la ZES. Les principales industries, l'industrie alimentaire et la construction de machines, sont en grande partie basées sur les préférences à un tel degré qu'elles ne pourraient probablement pas survivre si les préférences étaient supprimées. La ZES était le facteur décisif à la suite duquel Kaliningrad s'est transformée en tremplin pour pénétrer le marché russe. Ce n'est pas par accident que le tarif moyen pondéré de Kaliningrad est plus élevé que celui de toute la Russie (12,4% et 10,9%, respectivement). Il peut être interprété comme un signe de l'adaptation de l'économie régionale au régime de la ZES. Cette différence pourrait indiquer que, comme les entreprises ont des incitants pour importer et transformer les biens avec les niveaux plus élevés de protection, elles le font, en changeant efficacement la structure des importations et des sorties dans le temps.

Les principales industries peuvent être clairement divisées en deux groupes, les industries orientées vers l'exportation et celles orientées vers la substitution d'importation. Le premier groupe est représenté par l'extraction du pétrole et par le bois, l'industrie de la pulpe et du papier (avec une réserve depuis que la plus petite partie de sa production atteint également le marché russe). Le deuxième groupe comporte les industries alimentaires, de construction de machines et de meubles, qui vendent leurs productions principalement sur le marché russe. Juste une fraction de leurs productions vise le marché local ou les marchés de l'UE. L'analyse de la structure industrielle mène à la conclusion que la région est parvenue à développer les industries où elle s'était déjà spécialisée durant l'ère soviétique. D'ailleurs, la continuité de la spécialisation industrielle peut être suivie depuis l'économie de la Prusse de l'est. En fait, l'industrie

alimentaire, le bois et la pulpe et le papier, aussi bien que des industries de construction de machines ont été établies au début du vingtième siècle. Elles caractérisent l'économie d'exclave de la Prusse de l'est durant la période de la République de Weimar aussi bien que l'économie d'exclave de Kaliningrad dans les années 2000.

La crise économique des années 90 a été caractérisée, d'une part, par le déclin soudain de la part relative de la production de biens (fabrication et minage, agriculture, construction, et sylviculture). D'autre part, la part relative des services dans la structure du PRB s'est développée sans interruption. En conséquence, la structure du PRB de Kaliningrad a été transformée dans la décennie et a commencé à ressembler aux structures typiques des Etats plus développés. Cette ressemblance apparente peut également être fallacieuse au premier regard. En fait, elle a été atteinte par un déclin plus rapide du composant industriel combiné à un déclin plus lent du secteur des services plutôt que par une croissance post-industrielle normale des services. En termes d'économie de transition, les processus de transformation dans l'Oblast de Kaliningrad dans les années 90 étaient plutôt ceux de la désindustrialisation que de la servicisation. Généralement, la transition économique de l'économie locale peut être fractionnée en deux périodes clairement distinguables, 1991-1998 et 1999 et après. Après 1998, le taux de croissance industrielle annuel était de plus de 14%. La croissance industrielle comme locomotive du développement économique régional a été accompagnée d'une croissance annuelle moyenne dans la construction de 12,4% et de 9,0% dans le transport. En dépit d'une croissance industrielle rapide étant une locomotive de la croissance régionale, elle n'a pas eu comme conséquence la ré-industrialisation relative. Le PRB de Kaliningrad a conservé, dans l'ensemble, les proportions atteintes vers la fin des années 90. La croissance industrielle a déclenché une croissance consécutive dans le transport qui est parvenu à maintenir sa part traditionnelle de 9% dans le PRB. Le commerce, profitant de la croissance globale et de l'augmentation rapide de la demande domestique, a réussi à récupérer sa part qui avait été partiellement perdue en 1999-2001. En outre, la puissance combinée de la croissance industrielle et de la demande domestique est responsable d'un « boom » dans la construction. La part de la construction est passée de 4,9% en 1999 à 9% en 2003 et n'est pas susceptible de diminuer dans les prochaines années.

Vers 2003, 63,2% de la main d'œuvre ont été utilisés dans le secteur tertiaire, 10,2% dans l'agriculture, et 26,7% dans la fabrication et la construction combinées. La

redistribution du travail entre les activités primaires, secondaires, et tertiaires a été accomplie pour la plus grande part vers 2000.

La croissance économique est indissolublement liée au commerce. L'Oblast de Kaliningrad est fortement ouvert en termes de commerce. Le degré extrêmement élevé de l'ouverture commerciale régionale (135% : les volumes d'échange sont 2,7 fois plus hauts que le PRB) est lié au régime de la ZES et à la spécialisation commerciale intermédiaire de l'économie régionale. L'Oblast prend un rôle de partenaire commercial plus développé dans son commerce avec le continent russe, achetant des carburants et des matières premières et vendant des marchandises transformées.

Dans toute notre recherche sur l'économie de Kaliningrad, nous toujours avons considéré la région comme un tout. Bien que l'analyse spatiale se soit trouvée au cœur de notre méthodologie, nous ne sommes pas allés à l'intérieur de la région. Une petite remarque sur la distribution spatiale interne des activités économiques serait néanmoins justifiée. Le processus d'agglomération dans la région de Kaliningrad était évident tout au long des 15 années de transition. La capitale régionale compte actuellement un peu moins de la moitié de la population régionale. Le potentiel économique se concentre dans Kaliningrad à un degré beaucoup plus grand. Au contraire, les petites villes se portent bien, seulement quand elles sont en possession d'un avantage spécifique. Zelenogradsk et Svetlogorsk sont des ressources, Svetly et Baltiysk comme ports (Baltiysk doit son bien-être relatif à la présence de la flotte baltique). Guryevsk se développe comme ville-satellite de Kaliningrad profitant de la proximité immédiate de la capitale régionale. En même temps, la capacité économique d'autres villes qui allaient bien pendant la période soviétique (Chernyakhovsk, Sovetsk, Gvardeysk, Gusev, et Bargationovsk) diminue.

Les économies de localisation résultent de la norme de la trinité marshallienne de la mise en commun du marché du travail, de l'approvisionnement de marchandises internationales et des retombées économiques de la connaissance. Chacun de ces trois éléments surgit probablement typiquement au niveau d'une ville simple ou d'un petit groupement de villes, « un secteur assez petit pour permettre aux personnes de changer de travail sans changer de maison, aux marchandises et services durs à transporter d'être livrés et pour que des contacts personnels réguliers aient lieu » (Krugman 1991:70). Particulièrement le premier élément la mise en commun du marché du travail, serait

décisif dans la formation de la zone d'économies possibles de localisation dans l'Oblast de Kaliningrad. Cette zone comporte la ville de Kaliningrad et ses petites villes qui sont situées dans un rayon maximum de 30 à 40 kilomètres. Ce cercle reprend effectivement environ 70 à 75% de la population de la région. Les réseaux de routes et de chemins de fer sont denses mais trop peu opérationnels pour relier des destinations plus lointaines. A long terme, Svetly, villes de ressource de la côte, Guryevsk, et Gvardeysk sont susceptibles de faire partie de l'agglomération, tandis que Chernyakvosk, Sovetsk, Gusev, etc. resteront dehors.

5.2.2. La dotation de facteurs et les avantages comparatifs et concurrentiels actuels

Dans le chapitre 3, la question suivante a été soulevée : dans quelle mesure les avantages comparatifs possèdent-ils un pouvoir explicatif pour la spécialisation de Kaliningrad ? L'analyse du commerce intra industrie fournit une réponse à cette question. Tout le commerce indique des valeurs élevées d'IIT. Bien que les avantages comparatifs basés sur les dotations de facteur de base puissent encore être appropriés pour expliquer la spécialisation de Kaliningrad, leur puissance explicative est limitée. Nous devons aller plus loin que les facteurs de base, vers d'autres facteurs, ressources, et biens, notamment en comprenant le cadre juridique. En même temps, le commerce extérieur voit la majorité des secteurs avec des valeurs basses de commerce intra industrie. Ici, la puissance explicative des avantages comparatifs est plutôt forte et toujours fortement appropriée à la spécialisation de Kaliningrad.

Les calculs de l'index de ACR montrent les tendances dynamiques suivantes :

- un avantage comparatif fort et durable dans les secteurs du pétrole et du bois de construction (incluant le bois de construction, la pulpe, le papier, le contre-plaqué, etc.) ;
- le glissement progressif de positions positives à neutres ou même à des valeurs négatives dans l'habillement et les chaussures ;
- les calculs magnifient le désavantage comparatif dans les produits alimentaires et la construction de machines (dans le commerce extérieur).

Les limites de l'indicateur bien qu'utilisées seulement pour le commerce extérieur peuvent être clairement vues. Deux grands secteurs avec le plus grand désavantage comparatif, les produits alimentaires et la construction de machines, correspondent exactement aux deux champs de la spécialisation de Kaliningrad. Représenter les courants commerciaux interrégionaux avec le continent russe provoque des changements profonds de l'indicateur de Lafay :

- l'indicateur des produits alimentaires passe de fortement négatif à positif ;
- l'indicateur du pétrole et des produits pétroliers passe de fortement positif à positif ;
- l'indicateur des produits pétrochimiques passe de neutre à négatif ;
- l'indicateur des secteurs de travail du bois diminue mais reste positif ; même chose pour le cuir et les fourrures ;
- l'indicateur des métaux passe de positif à légèrement négatif.

Le facteur substantif expliquant les valeurs élevées de CIB dans le commerce total de Kaliningrad est le rôle intermédiaire de l'économie de Kaliningrad dans le commerce russo-européen et la prolifération des processus de transformation à faible degré, à faible valeur ajoutée. Les larges définitions des secteurs de la construction de machines et de la transformation alimentaire combinent les importations des biens semi-finis de l'UE et les sorties de produits finis vers le continent russe. Nous avons vu que la valeur d'CIB pour les mêmes secteurs dans le commerce extérieur était basse (17,9 et 13,6%, respectivement). Il faut s'attendre (bien que nous manquions des données d'entrée pour prouver ce point) à ce que le commerce Kaliningrad-Russie montre un niveau plus élevé de CIB que le commerce extérieur mais il ne sera pas aussi haut que la valeur du commerce total.

De façon générale, Kaliningrad possède un avantage comparatif dans les produits à forte intensité de main d'œuvre comparé à l'UE-15 et aux PECO, mais pas comparé à la Russie. La région est comparativement désavantagée dans les marchandises nécessitant beaucoup de capital. Elle possède un avantage comparatif en coûts énergétiques comme facteur de production comparé à l'UE (bien que cet avantage ne soit pas significatif comparé à la Lituanie). En même temps, Kaliningrad a un désavantage comparatif comparé au continent russe en ce qui concerne les coûts énergétiques. L'utilisation des avantages du coût et de l'efficacité de la main-d'œuvre, côte à côte avec des facteurs externes, a joué un rôle important au moment de la formation de la spécialisation courante de l'économie régionale.

Le ratio salaires/productivité du travail dans la région de Kaliningrad, en Russie dans son ensemble et en Lituanie est approximativement le même. En même temps, le rapport entre les coûts spécifiques de main-d'œuvre et la productivité du travail dans l'industrie régionale est de 2 à 2,5 fois moins élevé que celui des « vieux » pays de l'UE. Cet aspect détermine la spécialisation actuelle de l'industrie de Kaliningrad.

Ayant certains avantages sur les compagnies étrangères en termes de coût de la main-d'œuvre (reflété dans l'indicateur de CUT), les entreprises de Kaliningrad cèdent considérablement devant les entreprises étrangères dans l'équipement technologique (reflété dans le rapport capital/travail). Il devient un désavantage sérieux dans les biens nécessitant beaucoup de capital. Finalement, en ce qui concerne l'énergie et les coûts de carburant comme facteur important de production dans un certain nombre d'industries, Kaliningrad possède un avantage fort comparé à l'UE, y compris les nouveaux Etats membres. Cependant, cette augmentation dans les prix de l'énergie diminue graduellement. En outre, Kaliningrad se trouve en position légèrement désavantageuse en ce qui concerne les tarifs d'énergie par rapport au continent russe. Contraster les avantages comparatifs de toute la Russie avec ceux de Kaliningrad mène à l'observation suivante. Les avantages comparatifs de Kaliningrad coïncident avec ceux de toute la Russie en ce qui concerne les exportations (pétrole, bois de construction, métaux et métallurgie, pulpe). En même temps, la région possède un avantage comparatif dans l'électronique grand public et les produits alimentaires, qui sont des secteurs avec un désavantage nettement marqué de la Russie. La correspondance est claire : les avantages comparatifs de Kaliningrad se développent dans le domaine de la substitution d'importation où les conditions sont les meilleures pour la compensation partielle du désavantage russe.

Finalement, l'analyse de la structure des coûts permet d'identifier les particularités générales suivantes influençant la compétitivité des compagnies de Kaliningrad en ce qui concerne les coûts. Les entreprises, recevant les matières premières de Russie, doivent soutenir un niveau plus élevé des coûts pour les composants, ce qui excède de manière significative les indices moyens à travers le pays. En même temps, la part des coûts matériels dans la structure des coûts de production globaux dans les entreprises, orientée vers les marchés étrangers des matières premières et des composants (traitement de la viande, construction mécanique), est comparable aux indices typiques

pour les compagnies étrangères. Ceci peut être expliqué par l'éloignement des entreprises de Kaliningrad des ressources russes de matière première, ce qui mène à une augmentation des coûts de livraison des composants, des pièces de rechange, et des matériaux à la région de Kaliningrad.

5.2.3. Les chocs et autres processus exogènes

Dans le chapitre 3, sept chocs et leur impact sur l'économie et la spécialisation de Kaliningrad ont été décrits. Cinq d'entre eux ont défini de façon exogène les changements de la spécialisation de Kaliningrad au cours des quinze années de transition : la rupture économique initiale, la ZES, ACP, la crise de 1998 et l'élargissement de l'UE. Les deux autres, l'adhésion à l'OMC et l'espace économique commun, sont susceptibles d'avoir des effets significatifs dans les années à venir. Le méta processus principal, qui unit tous les facteurs, est d'une certaine façon la mondialisation. Après que le pays ait commencé sa transition, non seulement l'établissement du marché a dû être présenté mais le pays devait également s'ouvrir au monde extérieur. La Russie a dû trouver une nouvelle place dans l'économie globalisée. Naturellement, l'exclave était, et est toujours, sur le côté tranchant du processus à l'intégration de l'économie russe dans la division du travail international.

La rupture économique initiale au moment du démantèlement de l'Union Soviétique a été le choc le plus grave en termes d'offre et de demande. En outre, la crise de 1998 a été un choc partagé par la totalité de la Russie. C'était un choc typique d'approvisionnement avec des conséquences profondes pour l'économie nationale. Il peut être caractérisé comme choc asymétrique par rapport à Kaliningrad, puisque les conséquences pour l'exclave étaient disproportionnées à court terme. Il a causé la divergence de prix plus élevés avec le continent russe qu'avec d'autres régions sur le continent, un plus grand déclin du commerce et des flux d'investissements et un plus grand déclin du PRB. Le reste des chocs était plutôt spécifiques à Kaliningrad. Tout en étant un événement puissant d'intégration pour l'UE-15 et les Etats de la PECO, l'élargissement de l'UE avait de modestes effets de désintégration sur la région de Kaliningrad dans ses relations économiques avec la Pologne et la Lituanie voisines. Ces effets étaient évidents dans la circulation des personnes et le commerce frontalier.

Le choc de rupture du début des années 90 a eu, de loin, le plus lourd impact sur l'économie de Kaliningrad et le changement de la spécialisation économique régionale. Parmi les chocs ultérieurs des années 90, l'établissement de la ZES ressort comme le facteur le plus important déterminant les variations profondes dans la spécialisation. Néanmoins, le régime de ZES de 1991/96 et de 2006 n'était pas complètement inattendu. La création initiale de la ZES serait correctement perçue comme réponse à la rupture économique du début des années 90 et comme tentative pour survivre et s'adapter aux nouvelles conditions de l'économie de marché en association avec l'exclavement. Cette opinion est largement partagée. Vladimir Ryzhkov, un important politicien libéral, a indiqué, au moment de faire passer la nouvelle loi de ZES, que l'établissement d'une zone spéciale dans Kaliningrad était relié non pas tant à la réalisation d'une percée qu'à la nécessité d'une simple survie. « Kaliningrad est une enclave russe entourée par les territoires étrangers. Si l'Oblast n'avait pas obtenu de statut spécial, il aurait simplement péri. Alors que maintenant il figure parmi les cinq régions russes avec la croissance la plus importante», a souligné Ryzhkov³³.

De même, le nouveau régime de 2006 a été provoqué non seulement par les problèmes politiques russes internes concernant l'inefficacité de la ZES mais également par les négociations de l'OMC en cours et les questions d'incompatibilité du régime de la ZES avec les conditions de l'OMC. Donc, l'effet crucial de l'adhésion de la Russie à l'OMC sur la région de Kaliningrad s'est probablement produit avant que l'adhésion n'ait eu lieu, dans la mesure où les conditions de l'OMC étaient un incitant important pour toute la révision du régime de ZES dans la nouvelle loi fédérale de 2006. La crise de 1998 était un autre choc d'une dimension importante, qui a eu des impacts forts à court et à moyen terme sur l'économie régionale. Les effets de la dissolution de l'Union Soviétique, de l'établissement de la ZES et de la crise 1998 surpassent de loin les effets du PCA, de l'élargissement de l'UE et, très probablement, de l'impact potentiel de l'adhésion à l'OMC. Les chocs les plus importants ne sont donc pas directement liés à l'UE et aux relations UE-Russie vu qu'ils sont les conséquences des développements internes dans l'économie nationale et la politique économique de l'Etat. Cependant, l'établissement de l'Espace Economique Commun UE-Russie à l'avenir peut devenir un facteur de plus grande importance pour Kaliningrad et le développement de sa spécialisation économique spécifiquement dans le cadre de l'UE-Russie.

³³ www.ryzhkov.ru, 18.01.2006

5.3. La trajectoire de développement et la spécialisation optimale

5.3.1. Kaliningrad comme enclave : repères de la théorie d'enclaves

L'exploration des économies d'enclaves dans le chapitre 1 a fourni un ensemble complet de repères pivots pour avancer sur la question de la spécialisation de Kaliningrad.

1. *Incapacité économique générale.* Les enclaves sont habituellement économiquement désavantagées ceteris paribus par rapport à d'autres régions du même Etat. Le fait d'être désavantagé amène à être incapable de développer une économie saine. L'incapacité économique est provoquée par une petite taille de l'économie locale, combinée à l'insularité. La situation d'une enclave existant dans le cadre d'une intégration profonde entre son continent et les Etats environnants forme une exception à la règle.

2. *Haute vulnérabilité économique.* La haute vulnérabilité économique des enclaves découle non seulement de la petite taille et de l'insularité (enclavement), mais également de son éloignement (exclavement) du continent. L'impact de la crise financière et monétaire d'août 1998 à Kaliningrad en fournit un exemple. Bien que la crise ait frappé dur la totalité de la Russie, Kaliningrad a réagi de manière excessive sur quatre points : d'abord, les prix sont montés deux fois plus haut que dans la plupart des régions russes ; en second lieu, la production a diminué de 9,5%, ce qui est beaucoup plus qu'en Russie en moyenne (-1,9%) ; troisièmement, les flux de commerce extérieur ont été restreints de 25% en un an ; quatrièmement, l'investissement étranger a chuté de plus de deux fois. La réaction spécifique de l'économie de Kaliningrad à la crise 1998 est liée à la situation géographique et à la structure des flux commerciaux, à la consommation et à la production de la région. Vu que l'économie de Kaliningrad dépendait déjà alors fortement des flux de commerce extérieur, elle était également extrêmement sensible au taux de change du rouble.

3. *Petite taille et potentiel limité.* Puisque les enclaves sont petites en territoire et en population, leur potentiel économique tend par conséquent à être limité. Bien que Kaliningrad soit l'une des plus grandes enclaves au monde, la petitesse personnifie certainement son marché local et sa base de production. La petite taille de l'économie

locale ne peut pas soutenir l'industrie. Si une industrie est établie, elle doit rechercher des marchés ailleurs. La nomenclature limitée des marchandises produites mène à l'asymétrie considérable entre la structure de la consommation interne et la production. Les importations représentent une très grande part de la consommation.

Tenant compte de cette considération aussi bien qu'un degré plus élevé de dépendance sur des revenus des sorties commerciales, nous pouvons constater une intégration plutôt profonde dans l'économie mondiale. Ainsi, les enclaves deviennent exposées aux chocs exogènes, par exemple, provoqués par des mouvements protectionnistes des partenaires commerciaux principaux ou par des changements de la législation de l'Etat -continent. En outre, une enclave doit se spécialiser dans très peu d'industries ou secteurs. Comme les entreprises peuvent délocaliser, une enclave est confrontée à la charge de fixer les entreprises à la base d'origine. Ainsi, une enclave peut seulement soutenir très des peu d'industries durables et concurrentielles. D'autre part, il y a un cercle vicieux puisque la spécialisation étroite les rend bien plus vulnérables vis-à-vis des chocs et des cycles économiques.

4. *L'exclavement* gêne à la fois les exportations vers les pays étrangers et les sorties vers le continent. Du point de vue de la géographie économique, l'Etat environnant pourrait former un commode marché de proximité. Cependant, les nombreuses barrières tarifaires et non tarifaires rendant les produits de l'enclave non compétitifs contre les propres producteurs de l'Etat environnant protègent ce marché. En outre, la distance et le coût de passage compliquent l'accès aux marchés potentiels du continent.

5. *Double périphéricité*. La notion de double périphérie peut être appliquée à Kaliningrad. En plus d'être périphérique au continent russe (1000 km de distance à la région centrale économiquement développée), elle est également située sur la périphérie de l'Union Européenne. Les voisins immédiats de la région sont sous-développés et souffrent des problèmes économiques aigus. Le comté de Warmirisko-Mazurskie de Pologne, qui borde la frontière sud de Kaliningrad, est la région polonaise la moins développée avec plus de 20% de chômage. De plus, les régions industrielles développées de la Lituanie (centrées sur Vilnius et Kaunas) sont éloignées de la frontière de Kaliningrad. Les enclaves sont typiquement situées dans les régions éloignées, à une distance des centres industriels et commerciaux. La double périphérie

est une conséquence normale de la situation géographique d'une enclave relativement à la géographie économique du continent et de l'Etat environnant.

6. *La franchise économique est un préalable à la prospérité d'une enclave.* Des régimes économiques ouverts et fermés sont compris principalement en terme de franchise vers le monde extérieur en général et vers l'Etat environnant en particulier ; essentiellement en termes de circulation de personnes, marchandises et services. Il y a une corrélation franche entre le revenu relatif par habitant et la présence/absence du régime de franchise économique. Toutes les enclaves avec des revenus plus hauts ou égaux à la moyenne du continent apprécient un régime de franchise économique vers le monde extérieur. En même temps, la majorité des enclaves avec des revenus inférieurs à la moyenne du continent sont fermées au monde extérieur.

7. *Existence d'un traitement préférentiel/régime économique spécial.* L'incapacité économique combinée à la vulnérabilité accrue explique pourquoi divers genres de régimes économiques spéciaux sont établis si souvent dans les enclaves. Un régime économique spécial peut rendre une enclave économiquement viable dans la situation où ses capitaux normaux ne suffisent pas pour survivre. Puisque les enclaves sont généralement économiquement incapables, c'est-à-dire, qu'elles ne peuvent pas concurrencer d'autres régions des mêmes Etats et l'Etat environnant, un régime économique spécial doit être accordé par le continent à son enclave. Deux approches peuvent être utilisées : d'abord, l'approche compensatoire (compensation de l'éloignement du continent), et, deuxièmement, l'approche libérale, c'est-à-dire se libéraliser vers l'Etat environnant et le reste du monde.

Le tableau ci-dessous récapitule les résultats en terme, d'une part, des menaces et opportunités, et, d'autre part, des réponses possibles dans le cas de Kaliningrad. Les facteurs négatifs correspondent aux coûts réels et potentiels de l'enclave. Les opportunités correspondent aux ressources latentes/ ressources spécifiques.

Tableau 5.2. Les facteurs négatifs spécifiques à l'enclave, les opportunités et les réponses appliquées à la spécialisation de Kaliningrad.

Théorie des enclaves	Réponse
<i>Facteurs négatifs:</i>	
Hauts coûts de transaction. Pour Kaliningrad: (1) coûts de transport élevés dans le commerce Kaliningrad continent; (2) coûts de transaction élevés avec les Etats de l'UE à cause des frontières telles des barrières à la circulation des biens, services et des personnes.	Diminution générale de la production nécessitant des transports (spécialisation dans les biens de plus haute valeur ajoutée ; utilisation de technologie avancée ; développement d'une nouvelle économie ; développement de services au lieu de production industrielle).
Vulnérabilité spécifique à l'enclave.	Diminution du degré de transférabilité des biens, construction d'une territorialité. Utilisation de la trajectoire de haut développement (passage des ressources génériques aux biens spécifiques).
Inconvénients d'orientation unidirectionnelle d'activités économiques (notamment, étant orienté principalement vers le commerce avec le continent). Pour Kaliningrad : être lourdement dépendant du marché russe.	Atteinte de l'orientation multidirectionnelle, en produisant à la fois pour les marchés russes et de l'UE. Ceci exige un régime de franchise commerciale, si possible combinée à une politique de promotion des exportations.
Double périphérie. Pour Kaliningrad: située à la périphérie économique en relation à la fois avec le centre économique russe et l'UE.	Ouverture. Impact positif potentiel de la croissance économique de la Lituanie et de la Pologne du nord-est grâce à l'élargissement de l'UE.
Petitesse. Pour Kaliningrad: la taille limitée de son marché local de même que la taille limitée des ressources et de la main d'œuvre locales.	Ouverture et intégration économique. Participation active dans la division internationale du travail.
<i>Opportunités:</i>	
Proximité immédiate du marché de l'UE.	Valorisation du facteur de proximité par un régime de franchise commerciale. Les bénéfices potentiels de la proximité peuvent être valorisés de trois façons : d'abord par un régime général de franchise dans les relations Russie-UE ; deuxièmement, par un régime de franchise économique spécifiquement à Kaliningrad, troisièmement, par un ensemble de mesures spécifiques destinées à la promotion des exportations.

5.3.2. Kaliningrad comme « double tremplin » d'importations-exportations

Les enclaves réussies tendent à développer une orientation multidirectionnelle évitant une concentration du commerce et une connexion économique avec seulement le continent. Les économies dynamiques et la croissance économique semblent être conditionnées par les régimes économiques libéraux et ouverts. Les liens économiques multidirectionnels avec l'Etat environnant et avec le reste du monde sont des conséquences normales de l'économie ouverte. Pour l'expliquer différemment, bien que la prospérité d'une enclave soit franchement corrélée avec une orientation économique vers l'Etat environnant et le reste du monde, un succès économique d'une enclave ne dépend pas de son orientation économique mais plutôt de s'il a profité de l'état de franchise économique vers le monde extérieur.

Actuellement, Kaliningrad se concentre presque exclusivement sur la production produite pour le marché intérieur russe. Elle fonctionne comme un tremplin pour que les importations entrent dans le marché russe en utilisant les avantages fournis par la ZES. Comme nous l'avons vu ci-dessus, cette orientation unique est dangereuse et non durable. Elle devra cesser vers 2016 au plus tard. La concentration exclusive sur le marché du continent est sans équivoque nocive et dangereuse du point de vue de la croissance économique durable et de la vulnérabilité spécifique à l'enclave. Kaliningrad devrait, de façon optimale, arriver à une orientation de multidirectionnelle, combinant la production pour le marché russe et le marché de l'UE. Au lieu d'être un tremplin vers le marché russe seulement, Kaliningrad deviendrait un tremplin double. Sa capacité de propulser les flux commerciaux dans l'une ou l'autre direction sera basée sur la valorisation des ressources spécifiques et des avantages concurrentiels de la région dans la main d'œuvre et la manufacture nécessitant des transports. Les incitants fiscaux de la ZES compléteraient seulement les bases plus fondamentales du développement économique régional.

La production de vodka est un exemple particulier de la raison pour laquelle un producteur pourrait choisir Kaliningrad pour fabriquer un bien destiné à l'exportation. En 2003, 2,1% de la production russe de vodka et autres boissons très alcoolisées ont eu lieu à Kaliningrad. En même temps, Kaliningrad a représenté 24% des exportations de vodka, c'est-à-dire que les entreprises basées à Kaliningrad se positionnent elles-mêmes dans le segment fortement rentable. La vodka en tant que bien nécessite un transport.

Ainsi, la proximité de Kaliningrad au marché d'exportation principal, l'UE, a fait un pas en avant comme raison de produire pour l'exportation. Le marché intérieur russe éloigné est servi par d'autres usines situées sur le continent, à proximité du marché.

Les nombreuses barrières non tarifaires et les barrières techniques aux échanges compliquent l'accès au marché de l'UE. Elles déterminent la nécessité de la promotion de l'exportation. Une boîte à outils complète de la promotion d'exportation peut être exigée. A ce propos, une expérience étrangère devrait être étudiée et adaptée aux circonstances spécifiques. Yusupov (2000) arrive à la conclusion que la promotion de l'exportation dans les régions russes se trouve à un niveau très bas. L'état naissant de la promotion de l'exportation régionale est dû à diverses raisons telles que, en premier, la nature secondaire de la politique d'exportations régionale par rapport à l'exportation de grands producteurs, vu que leurs intérêts déterminent la teneur des politiques régionales ; en second lieu, une insuffisance évidente des ressources pour des programmes complets et à long terme de promotion d'exportation ; finalement, une coordination faible des activités au niveau régional et fédéral. En même temps, il ne faut pas toujours de gros budgets pour atteindre des résultats substantiels. Une liste de mesures possibles inclut de l'information et de la consultation, un appui marketing, un appui technique, etc. La préférence devrait être donnée aux PME régionales qui produisent des marchandises avec une haute valeur ajoutée (Yusupov 2000 : 25-26). Ces propositions correspondent aux modèles utilisés en Europe occidentale et nordique, comme expliqué par Borodavkina (2001).

5.3.3. Une trajectoire optimale de développement

La spécificité de la région de Kaliningrad requiert des approches originales et innovatrices aux problèmes de la spécialisation économique régionale. Les facteurs qui déterminent l'environnement économique et politique de la région coïncident seulement partiellement avec ceux d'autres régions russes. Aucun ne coïncide avec ceux des pays et des régions limitrophes. En outre, les questions de la spécialisation internationale et interrégionale dans le cas spécifique de Kaliningrad devraient être regardées combinées, inséparablement l'une de l'autre.

Les stratégies de développement sont des manières de stimuler ou attirer et orienter l'investissement afin de réaliser une croissance plus forte et une meilleure structure

économique. Les variables principales des stratégies de développement sont la quantité d'investissement (taux d'intérêt créditeur comparé au PIB), l'origine de l'investissement, son modèle sectoriel (principaux secteurs) et l'ouverture à l'environnement étranger (ouverture forte, protection, variantes mélangées). Les deux dernières variables, modèles sectoriels et régime économique, sont directement appropriées à notre recherche sur les problèmes de la spécialisation régionale de Kaliningrad. Les stratégies principales, déjà examinées dans le passé, sont la promotion des exportations, la substitution d'importation et la substitution des exportations (sous-chapitre 2.3). Les stratégies peuvent être poursuivies dans le cadre d'une variété de voies ou trajectoires de développement qui ont été également décrites plus en détail dans le sous-chapitre 2.3. Le choix principal se pose entre la trajectoire de développement haut ou bas. Il y a également une troisième voie qui consiste en la rupture avec le passé et la construction de nouveaux avantages concurrentiels du territoire.

Chaque trajectoire représente une manière différente d'intégration économique. En suivant l'une ou l'autre voie, Kaliningrad s'adapte d'une façon unique dans la division du travail interrégionale et internationale.

La substitution d'importation et le passage des ressources génériques aux actifs génériques, c'est-à-dire le développement dans la trajectoire "basse" de développement, résumant la situation actuelle à Kaliningrad. Il y a également deux tendances supplémentaires: d'abord, la promotion d'exportation dans la trajectoire de développement bas (augmentation des exportations de pétrole dues à l'exploration de plateformes en mer, non durable dans le long terme puisque les ressources sont limitées) ; en second lieu, les éléments modestes de substitution d'importation dans la trajectoire de développement haut (par exemple, construction de la territorialité dans l'industrie du meuble). Les trajectoires doivent être regardées depuis la position avantageuse de la relation entre les coûts d'exclave et les ressources latentes. Une stratégie de spécialisation réussie devrait pouvoir atteindre deux résultats simultanément. D'abord, elle devrait permettre de réduire au minimum les coûts d'exclave, qui se montent à 15,9% du PRB (Gareev, Fedorov, Zhdanov 2005)³⁴. En second lieu, une stratégie

³⁴ Voir sous-chapitre 3.3 sur la quantification de certains coûts d'exclave. L'estimation de Gareev, Fedorov et Zhdanov rend compte des coûts directs seulement. Elle n'inclut pas les coûts moins visibles, comme être une exclave, qui sont beaucoup plus durs à quantifier. De tels inconvénients incluent par exemple la vulnérabilité spécifique à l'enclave qui contraint nécessairement les opportunités d'affaires par une incertitude d'offre et de distribution de production.

réussie devrait valoriser les ressources disponibles. En d'autres termes, elle sera favorable à faire de l'enclavement de Kaliningrad une ressource. Une stratégie préférée devrait induire une telle spécialisation qui serait bien adaptée aux conditions spécifiques de Kaliningrad comme enclave et réduirait au minimum les coûts et valoriserait les ressources en même temps. C'est certainement une tâche compliquée ; et aucune panacée n'est disponible. Généralement, un enclavement/exclavement est un facteur négatif pour le développement économique. Kaliningrad ne forme aucune exclusion, puisque, *ceteris paribus*, son statut d'enclave empêche la valorisation des avantages potentiels de sa proximité géographique du marché de l'UE.

La trajectoire de développement bas est le passage des ressources génériques aux biens génériques. Pour Kaliningrad, l'application franche de cette voie est la valorisation des avantages compétitifs standards d'une main d'œuvre relativement bon marché dans des industries à forte intensité de main d'œuvre. Cette manière peut apporter des ressources dans le court terme et ne devrait pas être négligée pour commencer l'accumulation interne. Bien qu'actuellement les entreprises de Kaliningrad fonctionnent presque exclusivement pour le marché russe, la fabrication à forte intensité de main d'œuvre peut devenir l'une des manières d'accéder au marché de l'UE. Cependant, ce chemin contient une faiblesse importante dans le sens où, comme les décisions de situation géographique sont basées sur la recherche de facteurs à un prix plus avantageux elles peuvent, en conséquence, être renversées relativement facilement. Les avantages concurrentiels basés principalement sur le prix permettront de développer des activités avec des caractéristiques générales qui peuvent être transférées ailleurs et ne peuvent pas garantir le développement à long terme. La basse trajectoire ne contrecarre pas la vulnérabilité spécifique à l'enclave, puisqu'elle ne réduit pas la transférabilité des biens. Diminuer le degré de transférabilité des biens et la construction de la territorialité est une obligation absolue pour Kaliningrad, puisque cette région petite et isolée est tellement exposée aux chocs exogènes.

Monter une fabrication d'assemblage est un exemple important de la trajectoire de développement bas. Kuznetsova et Mau (2002) plaident en faveur du changement radical de la spécialisation de la région en se déplaçant vers l'orientation d'exportation. Le mouvement devrait être double. La part de production propre devrait augmenter simultanément avec la réorientation vers la fabrication (assemblage) de la production d'exportation. Les auteurs illustrent le changement par l'image vive du passage d'un

porte-avions insubmersible à un atelier d'assemblage insubmersible. Bien que l'expression soit claire, elle est fallacieuse en raison d'une submersibilité imminente de « l'atelier d'assemblage ». Une telle spécialisation est basée sur la valorisation des biens génériques, le plus souvent l'avantage en coûts de main-d'œuvre. Cet avantage est en soi passager. En outre, dans le cas de Kaliningrad, l'avantage comparatif actuel dans la fabrication à forte intensité de main d'œuvre est principalement le résultat non pas des coûts de la main-d'œuvre en soi mais du vieux régime de la ZES, qui sera dissout, selon les prévisions, vers 2016. Le mouvement progressif vers l'orientation d'exportation est justifié à cet égard car l'avantage comparatif en coûts de main-d'œuvre par rapport à l'EU est plus solide. Cependant, la différence n'est pas critique par rapport aux PECO. Elle doit également être excentrée contre les coûts de pénétration du marché de l'UE et contre les coûts d'exclave.

Une trajectoire de développement haut représente le passage des biens génériques aux biens spécifiques. Un bien est spécifique quand sa valeur dans l'utilisation alternative est inférieure à l'utilisation actuelle c'est-à-dire que la valeur des biens est reliée à un endroit précis et à un environnement économique et social. Le transfert à partir d'une utilisation à l'autre supportera des coûts non récupérables. La différence entre les biens génériques et spécifiques est plus quantitative que qualitative : c'est le degré de transférabilité (ses coûts) qui détermine la spécificité des biens.

Créer les biens spécifiques soutiendra des entreprises moins volatiles avec un ancrage territorial. Une trajectoire élevée peut être décrite comme le mouvement ascendant vers des activités à valeur ajoutée de fabrication ou de service. La territorialité, c'est-à-dire le changement d'un espace non différencié avec des effets réversibles à un territoire différencié est construite de cette manière. La diminution du degré de transférabilité des biens en se déplaçant les biens génériques vers des biens spécifiques fournit une réponse efficace à la vulnérabilité, spécifique à l'enclave.

En fait, un chemin de développement haut comme progrès du développement économique est omniprésent dans l'économie de développement. Il est bien plus commun comme prescription pour des économies de transition. Notre point ici est qu'une trajectoire de développement haut est particulièrement nécessaire à Kaliningrad à cause de son statut spécifique d'enclave.

La construction des nouveaux avantages concurrentiels du territoire est le passage des ressources génériques vers les ressources spécifiques et puis vers les biens spécifiques. Cette stratégie se fonde sur les ressources de développement à long terme qui deviendront difficiles à trouver ailleurs. Celle-ci exige l'identification des ressources spécifiques, les manières de passer des ressources générique aux spécifiques, et de l'identification (ou la création) des acteurs institutionnels capables de la valoriser. Deux trajectoires sont possibles. La première ne considérera pas les anciens biens, et recommencera à identifier de nouveaux biens et ressources génériques, ou des ressources génériques et spécifiques.

La seconde prendra en compte les anciens biens spécifiques en les changeant en biens génériques pour construire de nouveaux biens spécifiques. En principe, la deuxième trajectoire est moins coûteuse. Cependant, le contexte de la transition ouvre la possibilité d'un scénario de rupture, qui correspond à la première trajectoire. Le scénario de rupture peut être valide s'il ouvre de nouveaux potentiels de croissance. L'approche de rupture peut être justifiée pour Kaliningrad en raison de son nouveau statut (terrain ouvert versus fermé avant) et en raison de son nouvel environnement (démantèlement de l'URSS, entrée de la Pologne et de la Lituanie dans l'UE). Une stratégie orientée vers des activités élevées de service d'intermédiation (courtage, banque, consultation, traitement de données et fourniture de l'information) représentera une rupture dans les biens et ressources concernant la tradition récente de Kaliningrad (Samson et al. 2000b : 38).

La construction des nouveaux avantages concurrentiels du territoire dans le contexte courant de la région de Kaliningrad peut être vue comme une trajectoire supplémentaire pour le développement de la spécialisation économique. Elle est particulièrement valable pour le développement des services avancés. Deux raisons additionnelles de préférer une trajectoire de développement haut et la construction de nouveaux avantages concurrentiels du territoire à la trajectoire de développement bas sont que les deux premiers sont plus compatibles avec l'objectif de diminution du transport et de l'énergie de l'économie régionale. Les coûts spécifiques à l'exclave pour le transport et le transit sont estimés à 239 millions USD en 2004. C'est un lourd fardeau pour l'économie régionale qui s'élève à 12,3% du PRB. Les surcoûts de la livraison des transports d'énergie par chemin de fer sur des distances semblables à travers la Russie et vers l'exclave par des territoires d'autres Etats en 2004 montre des prix de 10 à 15% plus

élevés pour les consommateurs de Kaliningrad comparés aux prix moyens des consommateurs du continent russe (voir le ch. 2.3). La spécialisation dans des marchandises à plus haute valeur ajoutée et l'utilisation d'une technologie plus avancée sont des moyens de contrecarrer le problème et de diminuer les nécessités de la production industrielle en transport et en énergie qui relèvent du domaine de la trajectoire de développement haut.

Simultanément, développer l'économie d'information et augmenter la part des services dans le PRB sont des moyens liés à la troisième trajectoire de développement qui stipule la rupture avec les biens existants.

Dans l'ensemble, une stratégie optimale nécessiterait principalement de passer à la trajectoire de développement haut, complétée par la construction de nouveaux avantages concurrentiels dans quelques secteurs. Elle peut être représentée graphiquement par la matrice de neuf cellules montrant que la corrélation entre les trois voies de développement et les choix de promotion d'exportation- substitution d'importation- substitution d'exportation le choix de substitution (voir tableau ci-dessous).

Tableau 5.3. Passage à une spécialisation optimale à Kaliningrad

	Trajectoire de développement bas	Trajectoire de développement haut	Construction des nouveaux avantages concurrentiels
Promotion d'exportation	Développement actuel (supplémentaire)		
Substitution d'importation	Développement actuel (courant)	Développement actuel (supplémentaire)	
Substitution d'exportation			



Une spécialisation optimale serait située dans la trajectoire de développement haut complétée par la construction de nouveaux avantages concurrentiels dans les secteurs économiques choisis. Elle combine simultanément le travail pour le marché russe et le marché d'exportation, notamment celui de l'UE. Une spécialisation optimale devrait réduire au minimum les coûts d'exclave et valoriser les ressources ; de sorte que les opportunités spécifiques à l'enclave excèdent les coûts spécifiques à l'enclave. Ceci devrait être réalisé à travers :

- le régime de la franchise économique pour permettre la spécialisation multidirectionnelle et une place optimale dans l'interface commerciale UE-Russie ;
- la valorisation de la situation géographique sur le chemin de l'interaction étroite avec l'économie de l'UE ;
- la concentration sur des activités à valeur ajoutée élevée pour contrecarrer des coûts de transaction spécifiques à l'enclave ;
- la transférabilité décroissante des biens en se déplaçant vers les biens spécifiques, ancrés dans le territoire ;
- la diminution de la production nécessitant des transports.

Dans ce modèle, la vulnérabilité et la dépendance à l'égard de la fiabilité du transit et des coûts de transport (a) et (b) des bonnes relations Continent-Etat perdurent. Pour les réduire, l'enclave devra se déplacer vers les produits de pointe avec peu de transport et un composant immatériel élevé (produits de consommation de pointe, services avancés, nouveaux produits d'économie, tourisme avancé).

Plusieurs chocs et autres processus exogènes sont susceptibles d'avoir un impact significatif sur l'économie de Kaliningrad. Trois d'entre eux sont susceptibles de figurer dans les dix prochaines années : l'adhésion de la Russie à l'OMC, le changement progressif du régime de ZES, désigné ci-dessus comme le « problème de 2016 » et les avancées possibles dans l'Espace Economique Commun Russie-UE.

Tableau 5.4. Facteurs principaux des conditions changeantes pour les activités économiques externes dans la région de Kaliningrad (Etat en date du début 2006)

Facteur (processus)	Perspective à court terme (-3 ans)	Perspective à moyen terme (de 3 à 6 ans)	Perspective à long terme (+7ans)
Formation et implantation de la stratégie fédérale envers la région de Kaliningrad	Entrée en vigueur de la nouvelle loi ZES 2006. Le PTF (Programme de Tâche Fédérale) est implanté plus tard.	Fin du PTF en 2010.	Le « Problème 2016 » sera dévoilé. Les négociations sur la création de l'EEC UE-République Fédérale peuvent affecter Kaliningrad.
Adhésion de la Russie à l'OMC	Adhésion de la Russie à l'OMC. (La correction de la politique fédérale vis-à-vis de la région de Kaliningrad suite à l'adhésion de la Russie à l'OMC a eu déjà lieu avec la loi ZES 2006.)	Période de transition décidée avec l'OMC.	Achèvement de la période de transition décidée avec l'OMC. Impact du Doha Round.
Développement de la coopération entre la Fédération russe et l'Union Européenne, incluant l'Espace Economique Commun UE-Russie.	Le processus de renégociation sur le ACP peut inclure Kaliningrad, plus probablement en ce qui concerne la question du transit seulement.	Développement du concept d'Espace Economique Commun RF-UE.	Début de l'implantation de l'EEC et autres Espaces Communs. Les cas possibles incluent une zone commerciale libre, un régime exempt de visa, de grands projets infrastructurels, une facilité commerciale et une convergence régulatrice.
Elargissement de l'UE vers l'Est.	Impact résiduel de l'Elargissement sur le régime du commerce et les frontières. Amélioration de la compétitivité économique des nouveaux pays membres de l'UE.		

L'adoption de la nouvelle loi fédérale sur la ZES de Kaliningrad prépare le terrain au « problème 2016 » que nous avons d'abord mentionné dans l'introduction en tant qu'une des futures étapes importantes dans le développement de la spécialisation régionale. Le problème a deux composants. D'abord, le vieux régime des préférences douanières se termine en 2016. En second lieu, la Russie entrera dans l'OMC en 2007, de sorte que la période de transition ancrée dans le protocole d'adhésion finira aussi environ au même moment. Le « problème 2016 » rend la suite des tendances courantes de spécialisation beaucoup plus difficile. Il soutient la nécessité de se déplacer vers l'orientation d'exportation loin de la concentration unidirectionnelle actuelle vers le marché russe. Il est certain que le défi mis en avant par le « problème 2016 » doit trouver une réponse beaucoup plus tôt que 2016. L'impact de l'EEC dépendrait de son contenu concret et de son calendrier d'exécution. Dans l'ensemble, l'intégration économique UE-Russie est susceptible d'être salubre pour Kaliningrad puisqu'elle réduirait le degré d'enclavement et diminuerait les coûts d'exclave.

5.3.4. Positionner Kaliningrad dans l'interface Russie-UE

La question de la spécialisation de Kaliningrad doit nécessairement être étudiée dans le cadre de l'interaction économique Russie-UE. Il n'y a aucune autre alternative économique viable pour Kaliningrad que celle de s'adapter dans l'interface Russie-UE. La question a deux aspects principaux :

1. L'avenir de l'économie régionale de Kaliningrad et de sa spécialisation doit être examiné en liaison avec les perspectives des relations Russie-UE et de leur intégration économique. L'établissement de l'Espace Economique Commun peut devenir une charnière pour l'économie de Kaliningrad.
2. En outre, la spécialisation de Kaliningrad dépend des teneurs et de la dynamique des courants commerciaux entre la Russie et l'UE.

En 2002, quand Kaliningrad s'est trouvée au centre des relations UE-Russie, l'Union Européenne et la Russie ont identifié la spécificité fondamentale de la région de Kaliningrad, l'existence de ses problèmes spéciaux et la nécessité d'appliquer une approche spéciale pour les résoudre. Medvedev et Ignatyev soulignent la position de Kaliningrad dans les relations UE-Russie :

« Kaliningrad émerge comme question clé à l'ordre du jour de l'agenda UE-Russie. Elle est également source de discordes dans les relations entre l'UE et la Russie. Non seulement elle a un format territorial unique, une exclave russe dans l'UE, mais bénéficie également d'un régime économique exceptionnel, la zone spéciale. C'est un centre particulier de globalisation et un test pour la capacité de Bruxelles et de Moscou de trouver les solutions innovatrices pour le 21ème siècle » (2004 : 141).

Cependant, jusqu'ici, les efforts principaux se sont concentrés sur la résolution des problèmes de régime de visa. Un certain nombre de problèmes plus substantiels et plus compliqués sur la formation des conditions appropriées pour des activités économiques externes dans la région de Kaliningrad qui détermineront la compétitivité des entreprises locales sur les marchés régionaux, russes et étrangers, doivent toujours être résolus.

Une intégration profonde et complète entre le continent et l'Etat environnant peut enlever un certain nombre de problèmes spécifiques à l'enclave y compris celui du transit exclave-continent. Si le continent et l'Etat environnant intègrent le domaine de la circulation des marchandises, des services et des personnes, alors la communication entre le continent et leurs exclaves ne représente plus un problème aggravant. Le transit n'est pas le seul problème qui peut être sensiblement soulagé par l'intégration Continent-Etat. L'intégration diminue, si ne supprime pas tout à fait, le potentiel de conflit spécifique à l'enclave basé sur des intérêts contradictoires ; une enclave étant un point sensible dans les relations bilatérales. Une intégration économique profonde peut considérablement diminuer les problèmes économiques inhérents à une enclave. Une intégration profonde comme l'UE n'est pas vraiment nécessaire. Il y a certains éléments très importants d'intégration politique et économique dont la présence est essentielle pour les enclaves. Elle est suffisante quand l'Etat environnant et l'Etat continent possèdent, d'abord, un certain degré de libre échange dans les marchandises, de préférence complété par les flux libres de services et de capital et, en second lieu, un régime exempt de visa rendant possible une libre circulation des personnes. Ces deux composants seront complétés par des relations amicales générales entre les Etats, ce qui est en général le cas entre les Etats qui ont pu atteindre un tel niveau d'intégration.

Bien que l'accomplissement de chacun des trois éléments mène au régime le plus détendu et le plus bénéfique ; même un progrès partiel dans un des champs peut

considérablement profiter à l'enclave, dépassant de loin l'impact positif de l'intégration sur d'autres régions du même Etat. Les frontières définissent les enclaves. Une frontière dans ce contexte ne signifie pas un phénomène physique mais plutôt des obstacles à la communication et à la circulation des personnes, des marchandises, des services et du capital. Quand les frontières deviennent plus pénétrables, l'enclavement/exclavement disparaît en partie puisque l'enclave est maintenant efficacement moins enclavée dans l'Etat environnant et moins exclavée par rapport à son continent. Nous l'appelons un « effacement » d'enclavement par l'intégration entre le continent et l'Etat environnant. Plus l'intégration entre l'Etat environnant et l'Etat continent est complète, plus le degré d'enclavement et d'exclavement réel est faible. L'intégration continent-Etat peut mener ainsi à un désenclavement partiel, de facto par la relativisation des frontières. Dans le cas de Kaliningrad, les problèmes de transit de passager et de cargaisons surgissent exactement parce que les relations entre la Russie et l'UE (ou ses Etats membres Pologne et Lituanie) n'ont atteint aucune de ces conditions. Si, et quand elles seront atteintes, le problème de l'exclavement de Kaliningrad diminuera considérablement.

Dans la section précédente, nous avons tiré la conclusion qu'une stratégie optimale nécessiterait de passer dans la trajectoire de développement haut, complétée par la construction de nouveaux avantages concurrentiels dans quelques secteurs. Elle est combinée à une orientation vers le marché de l'UE sans rejeter le marché russe. De cette façon, Kaliningrad arriverait à une combinaison optimale de production visant le marché russe et celui de l'UE. Est-ce possible dans le contexte des relations UE-Russie ? L'état réel de relations le rend-il possible ? Ou exige-t-il des développements ultérieurs dans ces relations ?

L'état actuel des relations Russie-UE n'est pas favorable au développement économique de la région de Kaliningrad. Le manque de franchise économique, les barrières élevées au marché de l'UE, les coûts élevés de transaction dans le commerce avec les régions russes (en partie provoquées par l'élargissement de l'UE) empêchent la transition à une économie avancée et moins vulnérable. Une intégration économique plus complète ouvrirait le potentiel de la région. La convergence régulatrice, l'abaissement des BTC et la facilitation de la circulation des personnes ont, à cet égard, au moins autant d'importance que l'intégration commerciale plus traditionnelle. Ceci doit être complété par une stabilité politique et des relations amicales basées sur la confiance et la compréhension. L'intégration économique entre les partenaires

entraînerait un changement positif important pour l'enclave de Kaliningrad. Elle permettrait à Kaliningrad de réaliser une orientation multidirectionnelle, produisant à la fois pour le marché russe et le marché de l'UE et éviterait ainsi d'être fortement et de manière malsaine dépendante du seul marché russe. Elle contrecarrerait efficacement les inconvénients de la petite dimension de l'enclave, signifiant la taille limitée du marché local et de la base locale de production. La conséquence la plus importante de l'intégration économique UE-Russie éventuelle est qu'elle aiderait à valoriser l'avantage de la région de Kaliningrad, qui consiste en la proximité au marché européen. A l'inverse, des relations tendues entre l'UE et la Russie empêcheraient sérieusement le développement économique et rendraient Kaliningrad plus dépendante des subventions fédérales russes.

L'état réel de relations UE-Russie permet-il d'atteindre le niveau d'intégration qui suffirait pour que l'enclavement de Kaliningrad disparaisse graduellement et pour que les aspects positifs de la proximité soient valorisés ? Bien que la Russie et l'UE aient formulé l'idée de l'Espace Economique Commun (EEC) en 2001 et aient fourni la feuille de route de l'EEC en 2005, le mouvement vers le niveau suffisant d'intégration économique est une perspective à long terme, mesurée en décennies plutôt qu'en années. Au stade actuel, l'état des relations UE-Russie pèse fortement sur la performance économique de Kaliningrad, puisque les aspects négatifs de l'enclavement sont soulignés par les facteurs politiques (par exemple, l'introduction des régimes des visas par la Pologne et la Lituanie en 2003 ou le problème du transit lituanien) et économiques (par exemple, les barrières non tarifaires au marché de l'UE). Cependant, un développement ultérieur des relations UE-Russie en termes d'espace commun amène un potentiel positif substantiel pour la région de Kaliningrad comme enclave à long terme.

L'idée d'une zone de libre échange Russie-UE à Kaliningrad a été proposée par Alexey Ignatyev et développée dans l'EU-Russia Cooperation Program (2003), Vinokurov (2004e) et Vinokurov et al. (2005b). Le concept central de Kaliningrad comme ZLE serait que l'UE ouvre ses marchés pour les marchandises de Kaliningrad avec certaines qualifications (contrôles adéquats des règles d'origine, etc.), tandis que la Russie maintiendrait le marché de Kaliningrad aussi ouvert qu'il l'est maintenant (le seul changement requis est la suppression des contingents à l'importation). La forme d'exécution légale de Kaliningrad comme ZLE serait un accord bilatéral entre l'UE et la

Russie sur Kaliningrad. Il peut porter seulement sur la ZLE ou être plus complexe et traiter d'autres points appropriés à Kaliningrad. Cependant, l'idée est peu probable pour être mise en pratique à cause de sa complexité légale et politique. Puisque la ZLE de Kaliningrad est à peine faisable et que l'EEC UE-Russie est réalisable seulement à long terme, la dépendance de Kaliningrad à l'égard de la caractéristique qualitative et quantitative du commerce UE-Russie vient en premier plan. Kaliningrad a déjà pris un rôle dans l'intermédiation du commerce Russie-UE. La franchise commerciale élevée de Kaliningrad, avec les courants commerciaux excédant le PRB de 2,7 fois, est une conséquence immédiate du rôle de la région dans l'intermédiation du commerce. Cependant, elle est basée sur les privilèges douaniers ancrés dans le vieux régime de ZES, qui favorise des processus de transformation de bas degré, notamment l'assemblage. Un développement optimal prévoirait le déplacement des processus de transformation de bas à moyen et puis à haut degré. Nous en parlerons plus en détails dans la prochaine section.

5.3.5. L'industrie, les services, et l'agriculture dans le PRB

Tout en discutant les questions de développement économique et de politique économique, nous nous situons dans le paradigme libéral. En fin de compte, un fonctionnaire d'Etat, un politicien ou un scientifique ne peuvent pas être plus efficaces que le marché. L'Etat ne devrait pas déterminer la spécialisation d'une manière proactive. Il devrait plutôt déterminer le cadre juridique, les règles du jeu et laisser le marché décider. En même temps, l'Etat peut indirectement amener l'économie à opter pour une variation dans les activités productives par divers incitants dans la législation nationale.

Synthétisant nos résultats du diagnostic de la spécialisation régionale actuelle, de la théorie d'enclaves, l'importance des chocs externes pour l'économie régionale et une stratégie optimale de développement, plusieurs remarques peuvent être faites sur la distribution du PRB de Kaliningrad. L'analyse de six branches choisies (carburant, meuble, ambre, agriculture, transport et tourisme) dans le sous-chapitre 5.4 sert de complément.

1. La part de l'agriculture dans le PRB est déjà relativement basse et est peu susceptible d'augmenter à l'avenir. L'agriculture régionale peut se concentrer dans :

- l'entretien du marché local ;
- la production de quelques cultures d'exportation, telles que le colza ;
- et la production de volumes limités comme entrées pour l'industrie alimentaire régionale.

De façon générale, la spécialisation dans les produits agricoles n'est pas justifiée pour la région de Kaliningrad - à la différence de la Russie, qui est correctement dotée pour se spécialiser dans l'agriculture à l'avenir (Korolev 2002a : 16).

2. La fabrication industrielle peut rester une forteresse de l'économie régionale et une locomotive pour le développement économique. Elle doit se déplacer vers des activités à plus haute valeur ajoutée et des secteurs avec un degré plus élevé de territorialité. Il y a également un besoin de spécialisation étroite de clusters.

La part relative de la construction a augmenté de presque deux fois après 1998, atteignant 9% en 2003. Le véritable « boom » de la construction est la conséquence du rétablissement économique global et d'une élévation très rapide des revenus personnels au cours des années récentes. Le secteur de construction est ainsi une variable de croissance dans la production industrielle et les services.

3. La part des services dans le PRB a monté sensiblement au cours de la période de transition. Elle n'a pas diminué après 1998 en dépit de la croissance industrielle rapide. Cela signifie que le développement des services a accompagné la croissance industrielle aussi bien que la croissance rapide des courants commerciaux. En dépit de l'élévation de la part des services dans le PRB, son potentiel est peu employé. Les services, s'étendant du transport au tourisme, devraient prendre une plus grande part dans le produit régional brut. Le tourisme et les services avancés de type « clean gate » (dans le domaine d'intermédiation commerciale (Samson 2000a, 2000b ; Tacis 2002a) sont parmi les secteurs avec le plus de perspective. Ils sont entièrement compatibles avec la trajectoire de développement haut ; ils sont également parfaitement adaptés à la spécialisation idéale de l'enclave.

Le complexe de transport est une épine dorsale de l'économie régionale. Il soutient le fonctionnement de l'économie régionale de Kaliningrad dans l'ensemble et sert le transit Russie-UE. Le complexe de transport produit 8 à 9% du PRB avec une légère tendance à la hausse. Encore plus importante, la présence d'un complexe relativement puissant et bien développé de transport soutient la spécialisation actuelle et future de la région dans

l'ensemble. Tandis que la suggestion d'une spécialisation prononcée de transport est erronée du point de vue des coûts d'exclave, le complexe régional de transport demeurera un capital derrière le développement industriel et les services commerciaux connexes.

Le poids des biens intermédiaires et de commerce intra industrie se développe dans le commerce mondial. La croissance commerciale en ratio de PIB possède beaucoup de ce que Jones et Kierzkowski (1997) appellent la croissance « intensive » du commerce international. De nouveaux modèles commerciaux, qui tiennent compte de la fragmentation de la production, pointent la possibilité pour un pays ou une région d'acquérir un avantage comparatif dans certaines marchandises où il n'y avait aucun avantage précédemment. Si un pays ou une région a un avantage comparatif à une des étapes de production, il obtient une occasion d'accéder au marché mondial même si il ne possède pas l'avantage comparatif pour tout le bien. Par exemple, un pays A avec un avantage à la fabrication à forte intensité de main d'œuvre peut efficacement produire des composants à forte intensité de main d'œuvre, alors qu'un pays B nécessitant beaucoup de capitaux maintiendrait l'avantage comparatif dans d'autres étapes importantes de production et dans le produit fini en fragmentant la production et en déplaçant les étapes à forte intensité de main d'œuvre dans le pays A. Baldone, Sdogati, Tajoli (2001) élaborent un modèle économétrique formel qui incorpore la fragmentation.

Kaliningrad a une chance d'accéder au marché mondial, plus spécialement le marché de l'UE, en suivant ce modèle. L'avantage de la région dans la main d'œuvre qualifiée et non qualifiée combiné avec le facteur de proximité et la zone spéciale rendent cela possible. La proximité est essentielle dans la fragmentation et les processus d'externalisation, vu que les augmentations des flux des intermédiaires augmentent les nécessités de transport du bien final. Ce processus sera accompagné d'un accroissement ultérieur du commerce intra industrie. L'analyse économétrique par Baldone, Sdogati, et Tajoli (2001) démontre que les coûts de la main-d'œuvre, la proximité géographique et la proximité culturelle sont les motifs les plus importants dans le choix d'une situation géographique. Cependant, après avoir choisi un certain pays comme endroit pour la fragmentation de la production, les producteurs de l'UE préfèrent souvent s'en tenir à cet endroit, indépendamment de la dynamique relative des coûts de la main-d'œuvre. Par exemple, les entreprises allemandes, qui ont fortement investi en Hongrie et République

Tchèque dans les années 90, ne délocalisent pas en Roumanie ou en Bulgarie. D'autre part, des producteurs d'autres pays de l'UE qui sont entrés dans le domaine de la fragmentation dans les années 2000, sont fortement guidés par le facteur des coûts de main-d'œuvre. Cette analyse suggère que des pays tels que l'Italie et l'Espagne ne devraient pas être sous-estimés en tant qu'investisseurs potentiels à Kaliningrad.

Le complexe du transport, l'intermédiation du commerce et le développement industriel se croisent dans la prétendue industrialisation du modèle de transit. Ce modèle est utilisé à Rotterdam et à Singapour mais également dans de moins grands ports européens tels que Rouen, Barcelone et le Havre. Le modèle parle d'ajouter de la valeur aux marchandises en transit en les traitant, la plupart du temps, dans les ports et dans ce qui se rapporte aux activités portuaires. Il pourrait se rapporter aux biens génériques existants dans la région de Kaliningrad et se déplacer des biens génériques aux spécifiques. L'idée soutenant l'application de l'industrialisation du transit dans Kaliningrad devrait être la réduction des nécessités de transport des exportations et des importations après traitement.

Une application du modèle parle du traitement des marchandises en transit allant des processus de transformation de bas degré à moyen degré. Par exemple, assortir, classer, scier, et emballer sont des exemples typiques de transformation de bas degré. Ils sont relativement négligés dans les conditions actuelles quand la ZES exige un ajout à la valeur de 30%. Cependant, ils sont susceptibles de revenir dans les conditions prescrites par le nouveau régime de ZES. Les processus de transformation de moyen degré peuvent inclure, par exemple, l'assemblage.

Cependant, la faiblesse du modèle se trouve dans sa concentration dans des processus de transformation de bas degré. Du point de vue d'une spécialisation optimale, elle doit être complétée par des services de logistiques à valeur ajoutée avancés (VAL: *advanced value-added logistics services*). Les activités principales de la VAL sont :

- réception des marchandises, bris de chargement, préparation de la livraison ;
- stockage, distribution, préparation des commandes;
- adaptation et personnalisation, ajout de pièces et manuels ;
- assemblage, réparation, logistique inverse ;
- contrôle de qualité, test des produits ;
- installation et instruction ;

- formation de produit sur place.

Ces activités représentent la liste de services avancés dans l'intermédiation commerciale. La combinaison de l'industrialisation du transit et du service de la VAL permettrait d'arriver à une spécialisation plus avancée du transport, organiquement liée au développement industriel et à la croissance des services. C'est un exemple clair de la construction d'une territorialité prononcée tellement nécessaire à l'enclave de Kaliningrad.

5.4. Les branches de l'économie régionale choisies du point de vue de leur entrée dans la spécialisation régionale sur une longue durée

5.4.1. L'industrie du pétrole

Quatre circonstances rendent actuellement l'extraction de pétrole profitable dans la région de Kaliningrad. Premièrement, les dépôts sont situés près du marché pour l'exportation. Les pétroliers peuvent être employés pour embarquer le pétrole vers le marché européen afin que les coûts d'expédition soient réduits. Deuxièmement, le pétrole extrait dans la région est de haute qualité. Son contenu minimal en soufre permet la classification comme *Brent*, qui coûte 16-19% de plus que *Urals* (typique pour la Russie). Troisièmement, puisque le pétrole de Kaliningrad n'est pas transporté par les pipelines, il n'est pas mélangé à du pétrole de qualité différente, comme c'est le cas pour le pétrole russe en général. Quatrièmement, le pétrole extrait dans la ZES de Kaliningrad (à l'exclusion de la plateforme de mer, qui ne fait pas partie de la zone) n'est pas soumis aux droits de douane.

L'extraction de pétrole se fait dans la région depuis 1975. Le maximum historique qui est de 1,5 million de tonnes a été atteint en 1985. Après, l'extraction a diminué. Depuis le milieu des années 90, l'extraction stagne à 750 mille tonnes par an. Ce chiffre a commencé à croître à partir de 2005, puisque l'exploration de la plateforme de la mer baltique commence. 1 217 mille tonnes furent extraites en 2005 par rapport à 825 mille tonnes en 2004 (KRCS 2006). Il est projeté d'extraire environ 650-700 mille tonnes à l'intérieur du pays et sur la plateforme de mer (dépôt de Kravtsovskoye). Les réserves explorées (environ 8 millions de tonnes à l'intérieur du pays et de 8 à 9 millions de tonnes sur la plateforme de mer) devraient permettre l'extraction pour les 10 années à

venir. Deux compagnies sont présentes dans la région, le géant russe Lukoil avec 95% du marché et Kaliningrad Morneft. Cette dernière compagnie, plus petite, a été achetée en 2005 par une société américaine de placement en valeurs mobilières.

La part de l'extraction de pétrole dans le rendement industriel de l'Oblast est d'environ 9 à 11% selon les années. Cependant, les recettes de pétrole étaient égales à 74% du résultat de la balance financière en 2004. C'est une évidence de rentabilité élevée d'extraction de pétrole à ce moment. Sa contribution au budget régional est disproportionnellement grande. La part de l'extraction de pétrole dans le bénéfice des impôts rassemblés à Kaliningrad était de 30% et 35,7% en 2004 (Expert 25.04.2005).

Tableau 5.5. Industrie du pétrole

	1999	2000	2001	2002	2003
Part en PRB	18,7	25,5	20,4	15,7	13,2
Croissance, en % durant l'année précédente	94,1	105,6	99,1	100,4	101,3

Source: KRCS (2004).

Le transbordement de pétrole russe est un composant important de l'économie régionale (bien que ce ne soit pas une part formelle de l'industrie des pétrole). 90% du pétrole traité sur la côte de Kaliningrad représente le transit de pétrole brut russe en conditions de conjoncture élevée provoquée par des prix élevés et les capacités insuffisantes des pipelines et d'autres ports maritimes sur la côte baltique. Le carburant est livré à partir du continent russe dans des wagons-réservoirs ferroviaires, puisqu'il n'y a aucun pipeline. La conjoncture élevée justifie des coûts d'expédition élevés et le passage par la Biélorussie et la Lituanie. Il y a des terminaux à Svetly, à Baltiysk et à Kaliningrad. Les investissements réalisés par les compagnies russes dans ces terminaux sont tout à fait conséquents pour la région. Par exemple, Lukoil a investi au moins 100 millions USD dans son propre terminal à Svetly pour obtenir la capacité de 4 millions de tonnes. Ce seul investissement excède de près de deux fois l'apport annuel de l'investissement direct étranger.

Néanmoins, les perspectives de l'industrie pétrolière dans la spécialisation de Kaliningrad sont sérieusement amorties pour les raisons suivantes :

- Les réserves explorées sur le territoire de l'Oblast et sur la plateforme de mer seront épuisées dans 10 à 15 ans.
- L'opportunité économique de la construction d'une raffinerie de pétrole dans la région est incertaine.
- Les coûts de transfert du carburant russe via Kaliningrad sont nettement plus élevés comparés au transport par les pipelines et autres moyens. L'augmentation des capacités des pipelines et de l'agrandissement des capacités des terminaux à Ust-Luga ainsi que les ports dans les Etats baltiques, combinés avec les risques spécifiques aux enclaves (transit par la Lituanie et la Biélorussie), diminue l'attractivité du transfert de pétrole par Kaliningrad.

Les parts de l'extraction de pétrole et de son transfert demeureront élevés dans la structure régionale du PRB au même titre que dans les finances régionales à moyen terme. Cependant, leur poids relatif est prévu à la baisse à long terme.

5.4.2. L'industrie de l'ameublement du point de vue des facteurs de compétitivité

Observons l'industrie naissante de l'ameublement dans la région de Kaliningrad du point de vue des facteurs de coûts.

Il est justifié d'affirmer qu'il n'y avait aucun producteur de meubles avant la transition (seulement une usine de taille moyenne d'ameublement). L'industrie est apparue soudainement au milieu des années 90 et s'est développée très rapidement. Selon l'association des fabricants de meubles de Kaliningrad, l'industrie comptait environ 40 entreprises et plus ou moins 10 000 employés en 2002. Le volume de production s'est développé de 40% cette année là. L'industrie a produit 5,7% de la demande russe en meubles (NWCO 2005) en 2003. Le marché primaire est la Russie. En 2002, 83% du rendement a été embarqué pour le continent, tandis que 10% ont été vendus à Kaliningrad et 7% ont été exportés, la plupart du temps vers la Biélorussie et l'Ukraine.

Encadré 5.1. Le marché russe de l'ameublement

La capacité du marché russe de l'ameublement est estimée à 2,6-2,9 milliards USD en 2004. Les producteurs russes en occupent moins de la moitié. Les demandes du consommateur dans les segments moyens et élevés sont presque entièrement assouvies par les importations. Selon l'évaluation du gouvernement, les meubles sont produits par 5 770 entreprises, y compris plus de 500 grandes et moyennes entreprises. La part de petites entreprises est passée de 11% en 2000 à 20% en 2004.

Les volumes de consommation se sont accrus plus de deux fois en cinq ans, allant de 9 USD par habitant en 2000 à 20 US par habitant en 2004. Les experts expliquent ceci par divers facteurs additionnels, y compris l'économie de l'ombre et atteignent des chiffres plus élevés, 14 USD pour 2000 et 29 USD pour 2004. La consommation devrait atteindre 22 USD en 2005 (32 USD selon les évaluations des experts). Le volume des consommations russes devrait monter à 3 milliards USD selon les données officielles et à 4,6 milliards USD selon les évaluations des experts. Néanmoins, la consommation de meubles en Russie demeure à un niveau très bas comparé aux pays développés. Le marché de l'ameublement dans le monde excède 200 milliards USD. Les dépenses françaises et allemandes par habitant excèdent la dépense russe de 7 à 10 fois (les Français dépensent jusqu'à 200 euros par an en achats de meubles). En outre, la croissance de consommation ralentit en Russie. Elle s'est développée de 13,7% en 2001. En comparaison, tout le volume du marché en valeur réelle s'est développé de 5,3% en 2004 (13% dans les prix fictifs). On s'attend à ce qu'il se développe de 2,3% en valeur réelle en 2005³⁵.

Trois facteurs principaux sont désignés par les fabricants d'ameublement comme étant de la concurrence pour leurs produits. Tout d'abord, le régime de la ZES qui prévoit les importations en droits de franchise des composants d'ameublement, notamment de Pologne mais également de Lituanie, d'Allemagne et d'Italie. Ensuite, les coûts de main-d'œuvre bas comparés aux concurrents de l'UE soutiennent la concurrence régionale. En outre, les fabricants d'ameublement soulignent l'importance des tarifs bas de l'électricité. En 2002, ils ont bénéficié du tarif 0,3 USAD par KWH, comparé à 12 cents en Pologne et 20 à 30 cents dans les pays d'Europe occidentale. L'industrie de l'ameublement est caractérisée par une nécessité de main d'œuvre et de capital relativement bas. Elle comporte également une demande moyenne pour l'électricité. Ainsi, l'industrie d'ameublement basée à Kaliningrad s'est parfaitement adaptée aux avantages offerts par Kaliningrad et sa zone spéciale. Cette adaptation parfaite permis une croissance sans difficulté de l'industrie pratiquement dès le départ. L'industrie du meuble est donc une histoire à succès de la ZES de Kaliningrad. Cependant, il y a un bon nombre de considérations qui pourraient atténuer l'enthousiasme des économistes, des entrepreneurs et des personnes définissant la politique.

³⁵

<http://www.rbcdaily.ru/news/market/index.shtml?2005/05/14/202008>

- Le facteur le plus important pour le futur de l'industrie est la transformation de la ZES, avec les privilèges d'importation (que l'industrie de meubles de Kaliningrad emploie le plus activement) qui seront remplacés par des impôts préférentiels pour les grands investisseurs. En commençant par le fait que, sous le régime actuel, les fabricants de meubles de Kaliningrad ont un avantage concurrentiel sur leurs contreparties du continent. Maintenir au moins une partie de leurs avantages deviendrait le défi principal pour les producteurs régionaux. Les conditions de base en ce qui concerne les coûts de facteur de base sont neutres pour les coûts de main-d'œuvre et légèrement négatif pour les coûts énergétiques.

- Ceci est complété par la diminution prévue des taxes à l'importation au cours de l'adhésion de la Russie à l'OMC. Actuellement, les taxes élevées à l'importation pour les meubles (20%) diminueront inévitablement, entraînant l'avantage concurrentiel de Kaliningrad à l'érosion.

- L'industrie de l'ameublement de Kaliningrad consiste exclusivement en petites et moyennes entreprises. En fait, ceci peut être considéré comme une de ses plus grandes forces. Cependant, le nouveau régime de la ZES envisage un seuil de 150 millions de roubles (4,5 millions €) d'investissement nécessaire pour être habilité à bénéficier d'un taux d'imposition préférentiel. La majorité absolue de sociétés d'ameublement de Kaliningrad ne peuvent investir 150 millions de roubles dans un projet actuellement.

- Un facteur négatif de plus est que l'industrie de l'ameublement est l'une des quelques industries où le volume physique de production final, en ce qui concerne un but logistique, est plus grand que (ou au moins comparable avec) celui des composants. En d'autres termes, du point de vue de la logistique, le transport des éléments d'un site de production proche du marché final peut être plus avantageux que de transporter les produits finis. Cette circonstance peut mettre les fabricants d'ameublement de Kaliningrad, qui emploient de façon intensive des produits semi finis de l'UE, dans une situation inconfortable par rapport à leurs contre parties situées à proximité immédiate des marchés de consommation principaux en Russie centrale.

- Cependant, étant plutôt bas maintenant, les tarifs de l'énergie électrique montent constamment (1,8 cents USD en 2000 à 6,6 cents en 2005 et 8 cents en 2006).

En conclusion, il n'est pas évident de savoir si Kaliningrad pourrait réaliser des effets de groupe conséquents dans l'industrie de l'ameublement, bien que le développement actuel soit encourageant. L'industrie du meuble est considérée comme un bon cas pour le groupe de construction. L'impact du groupe de construction dans l'industrie du meuble (ou du manque à réaliser des effets de groupe) peut être significatif. Quelques éléments de l'approche de groupe sont déjà visibles dans l'industrie. C'était rapide à auto organiser au sein de l'association des fabricants de meubles de Kaliningrad. Il y a quelques efforts à produire afin de conduire le lobby industriel et le marketing par des forces combinées dans l'association. En outre, l'industrie accumule rapidement des compétences cruciales aussi bien qu'un pool de travailleurs qualifiés bien qu'il soit difficile de dire s'ils suffiraient pour soutenir la compétitivité. D'autre part, un des facteurs négatifs est que les fabricants de meubles basés à Kaliningrad économisent toujours en grande partie sur le concept de conception et produisent tout simplement les meubles occidentaux. Les fabricants de meubles eux-mêmes reconnaissent que cette stratégie deviendra à moyen terme insupportable quand la Russie sera d'avantage intégrée dans le cadre juridique, à l'économie mondiale et en particulier, quand la Russie entrera à l'OMC (Kuzin 2005). En attendant, la région de Kaliningrad a des faibles traditions et une faible base d'éducation pour le concept industriel en général.

5.4.3. L'ambre : ressource sous-évaluée ou potentiel surévalué ?

On affirme souvent que plus de 90-95% des réserves mondiales d'ambre sont concentrés dans l'Oblast. Ces chiffres peuvent induire en erreur étant donné qu'ils se rapportent apparemment à l'ambre baltique. En attendant, divers genres d'ambre sont trouvés dans d'autres parties du globe. Une évaluation plus prudente serait probablement de parler des deux tiers des gisements d'ambre³⁶ du monde. Ils sont dès lors assez nombreux pour occuper une position dominante sur le marché mondial.

L'industrie de l'ambre de Kaliningrad se trouve dans une crise profonde depuis le début des années 90. Elle a été sujette à une très mauvaise gestion et une criminalité

³⁶ <http://www.emporia.edu/earthsci/amber/geograph.htm>

élevée. Ceci, combiné avec le manque de vision claire et de politique transparente, a mené l'industrie au déclin. Il est tout de même souvent cité comme un secteur à potentiel fort, encore inconnu. Par exemple, Samson et autres affirment que « les dépôts d'ambre ainsi que l'industrie de transformation de l'ambre de Kaliningrad, en général peuvent être vus comme un potentiel pratiquement non découvert, une ressource spécifique à transformer en fonds de roulement dans un avenir proche » (Samson et alii 2000b : 253 ; le chapitre 9 du livre contient un aperçu complet de l'industrie de l'ambre à Kaliningrad et des recommandations pour son développement ; voir également Samson 2000a : 57-58). La stratégie proposée est de développer l'industrie des cadeaux souvenirs et des bijoux sur la base de l'extraction d'ambre et de sa transformation, faisant de Kaliningrad la « capitale de l'ambre » dans le monde. Cependant, on devrait distinguer l'extraction de l'ambre et les bijoux en ambre, les considérer comme deux industries, dont les intérêts et les demandes ne coïncident pas nécessairement. Le développement d'une industrie supplémentaire de haute valeur telle que celle des bijoux est à peine attachée aux sources des matières premières puisqu'il exige un ensemble de qualifications spécifiques ; la présence d'une main d'œuvre fortement qualifiée, une législation du tarif douanier favorable et un bon approvisionnement en capital. En outre, il est probablement plus attaché aux marchés finaux qu'aux sources des matières premières. Pour prendre l'industrie du diamant comme exemple, les diamants bruts du Botswana, d'Afrique du Sud et de Russie sont en grande partie coupés ailleurs, c'est-à-dire à Anvers (Belgique). En ce qui concerne les bijoux en ambre, ce n'est pas par coïncidence que la croissance impétueuse du marché des bijoux en ambre autour de Danzig coïncide, non seulement, avec l'ouverture de la Russie, qui fournit de grandes quantités d'ambre brut peu chers, mais également avec la signature de l'accord de libre-échange entre la Pologne et l'UE. L'extraction des matières premières est la base la moins importante pour installer un groupement de bijoux en ambre.

La capacité du marché des grossistes de produits semi finis en ambre est estimée de 50 millions à 120 millions USD, alors que l'évaluation de la capacité du marché au détail des bijoux en ambre se situe dans la gamme de 120 à 220 millions USD, dont la part des producteurs de Kaliningrad est à peine plus grande que 5%. Selon les évaluations des experts, 60% du polissage des bijoux en ambre dans le monde a lieu en Pologne et en grande partie dans la ville de Danzig. Ces évaluations ne tiennent pas compte du marché russe. Le marché russe des bijoux en ambre contient environ 50% d'ambre fine polie en Pologne et environs 15% en Russie (Oblast de Kaliningrad) et

35% de tous les ornements de bijoux en ambre sont produits en Corée, en Allemagne, en Lituanie et au Danemark. Jusqu'en 1990, plus de 70% de l'ambre fine était traitée en URSS (Samson et al. 2000b : 259-260). Ceci signifie que plus de la moitié du marché mondial des bijoux en ambre est maintenant occupé par les producteurs polonais. Les avantages concurrentiels polonais dans l'industrie sont la disponibilité des matières premières bon marché et de haute qualité, le pool de main d'œuvre qualifiée (et à un bon prix), leur adaptation flexible à de nouvelles techniques de traitement et aux tendances modernes, un environnement législatif et une politique favorable, le libre accès au grand marché des bijoux en ambre dans le monde et de l'Union Européenne. D'autres producteurs sont concentrés en Allemagne, au Danemark et en Lituanie. En outre, les bijoutiers coréens et japonais sont traditionnellement forts sur leurs marchés intérieurs dus aux particularités culturelles spécifiques des bijoux en ambre dans ces pays.

Estimons le potentiel de l'industrie de l'ambre à Kaliningrad, y compris l'extraction d'ambre brut la production des marchandises semi finies et des bijoux finalisés. Une évaluation optimiste serait de dire que Kaliningrad prendrait jusqu'à 60-80% du marché pour des marchandises semi finalisées et 20-30% du marché au détail des bijoux en ambre. Ces deux marchés combinés sont ainsi capables de produire approximativement 100 millions USD des ventes annuelles, en grande partie pour l'exportation. Ainsi, la part du secteur de l'ambre dans le PRB de Kaliningrad pourrait atteindre environs 3%.

Le développement d'une industrie prospère des bijoux en ambre à Kaliningrad est peu possible uniquement sur la base de l'extraction de l'ambre brute. Un certain nombre de composants et de mesures sont nécessaires, ce qui crée un groupement (cluster), comme c'est le cas en Pologne du nord. Cependant, ceci sera très difficile à mettre en place dans la région, puisque les conditions pour créer un tel groupe sont pauvres. Il y a des établissements scolaires assurant la formation des bijoutiers, des concepteurs, des techniciens, etc. Une majorité accablante de bijoutiers locaux sont autodidactes ou ont appris le métier par l'apprentissage. Seulement très peu ont reçu une formation professionnelle dans une école d'art ou de bijouterie en Russie. Il n'y a aucune école d'art conséquente. En général, les traditions des beaux arts sont pauvres dans la région, puisqu'une atmosphère favorable exige la continuité des biens matériels et immatériels au travers des générations. A Kaliningrad, l'accumulation de tels capitaux a été stoppée et bloquée par la guerre et tout le mélange des populations par la suite.

Développer de nouveaux modèles de bijoux, des souvenirs, concevoir des nouvelles technologies de transformation est fait par les polisseurs eux-mêmes sans l'aide d'organismes spécialisés. La recherche sur les qualités de l'ambre et de son histoire était effectuée par le musée de l'ambre situé à Kaliningrad. Cependant, le musée avait stagné au cours des 15 dernières années dû au manque de financement de l'Etat, de gestion passive traditionnelle et du manque de sources privées de financement. Aucun événement spécialisé - tel que des séminaires, des ateliers, des conférences - n'est consacré à la recherche et au marketing autour de l'ambre, ce qui pourrait avoir un impact positif pour l'industrie mais qui n'a pas été organisé au musée.

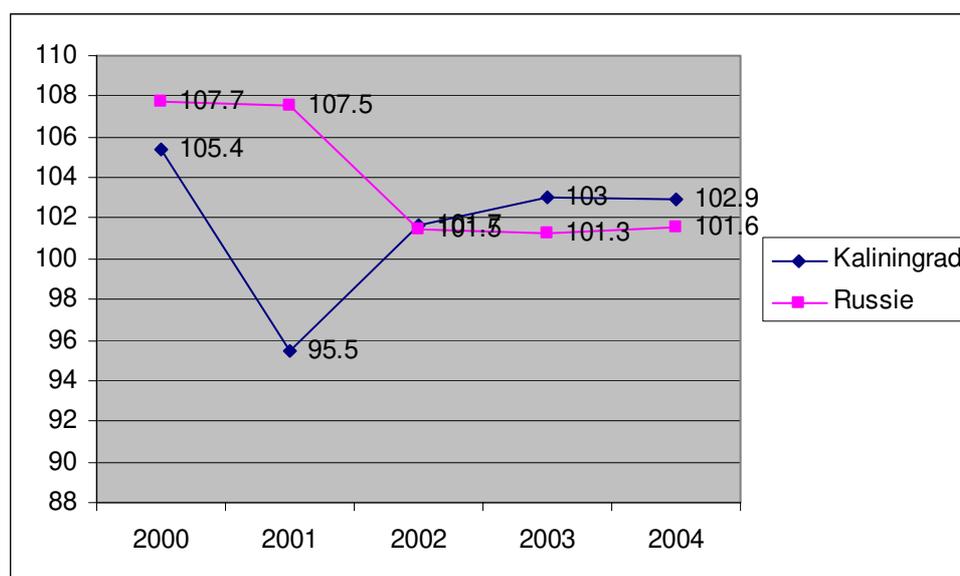
Le développement de l'industrie est encore possible mais difficile. Il exige l'appui consacré par l'Etat en termes d'encadrement favorable (législation, probablement une zone économique locale, établissement des équipements éducatifs, appui pour l'exportation et d'autres mesures de construction de clusters). En outre, ce développement aura besoin d'investissements massifs et probablement, de plusieurs décennies pour établir une industrie vivante avec une réputation mondiale adéquate. Tandis que les difficultés sont énormes, le potentiel de l'industrie ne doit pas être surévalué. Même si la pleine capacité de l'industrie (extraction d'ambre et bijoux en ambre combinés) est réalisée, elle sera capable de produire de 2 à 4% du PRB à long terme. Par conséquent, avec le temps, l'industrie de l'ambre peut devenir un petit « joyau », destiné à l'exportation dans la spécialisation régionale. En même temps, l'extraction et les bijoux en ambre n'indiquent pas un potentiel pour devenir l'une des principales industries dans la région de Kaliningrad.

5.4.4. Le potentiel agricole limité

La dynamique de transition dans l'agriculture régionale diffère légèrement de la dynamique globale, notamment dans la fabrication et les services. Tandis que, généralement, il y a deux périodes distinctes, celle du déclin aigu en 1991-98 et celui de forte croissance dès 1999 ; l'agriculture a éprouvé une crise profonde jusqu'en 1995. Pendant la période soviétique, le complexe agricole régional a été orienté vers la production de la viande et du lait. L'Oblast perdit son marché traditionnel ailleurs dans l'Union Soviétique dans les deux ou trois années suivant la dissolution du pays. Le bétail diminua de 3,1 fois en plusieurs années (Perspektiva XXI 2004 : partie 3, p.11-12

de la phase I). Les volumes de production sont tombés de deux fois, y compris la production de la viande, le lait d'1,8 fois et les céréales de 2,2 fois. Puis, après cette chute, les sorties ont commencé à stagner dès 1996. Contrairement à la manufacture, l'agriculture n'est pas parvenue à surmonter la stagnation depuis. Par conséquent, sa part relative du PRB a diminué de 8,6% en 1999 à 6% en 2003 et est susceptible de diminuer encore plus. La part de l'agriculture dans l'emploi est de 10,2% ; ce qui témoigne d'une productivité faible dans le secteur.

Graphique 5.3. Volume des productions agricoles



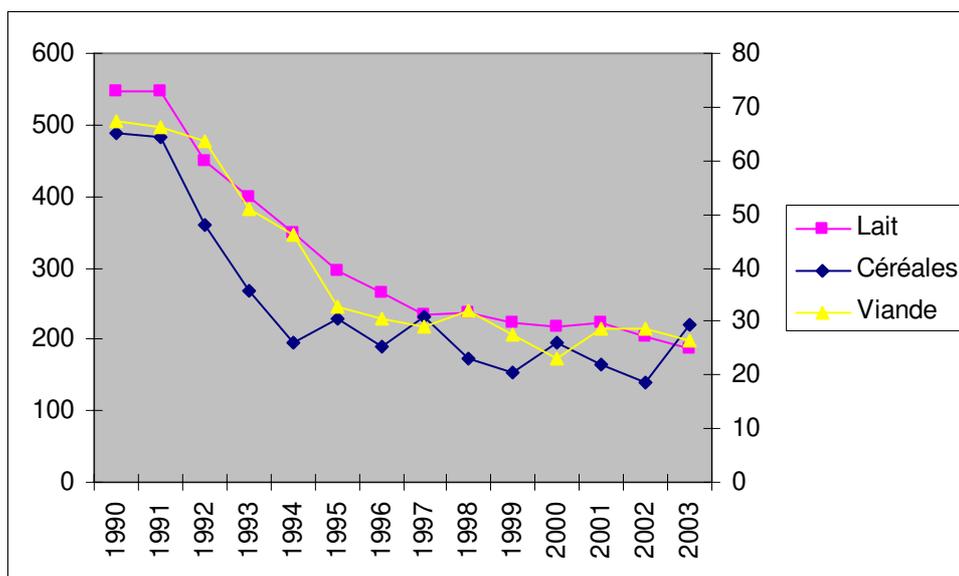
Source: KRCS (2004: 148).

Tableau 5.6. Volume des productions agricoles, en % par rapport à l'année précédente

Année	Production agricole, total	Production de plantes	Elevage de bétail
1996	93,0	103,1	87,9
1997	102,2	104,4	101,1
1998	97,9	83,7	107,6
1999	101,0	87,8	103,0
2000	105,4	136,9	86,6
2001	95,5	76,8	113,3
2002	101,7	109,2	96,9
2003	103,0	113,0	95,7
2004	102,9	107,7	97,5
2005	100,5	98,7	102,6

Source: KRCS (2002, 2004)

Graphique 5.4. Production de lait, de céréales et de viande en milliers de tonnes



Source: *Perspective XXI (2004)*.

Les dernières années ont été le témoin de quelques développements positifs. Le rendement de lait et la productivité des récoltes sont en augmentation depuis 1996. Ils sont pratiquement revenus aux niveaux des années 80. C'est le résultat d'une meilleure structure des propriétés et de l'évolution progressive de la technologie agricole. En outre, l'investissement dans l'agriculture est également en hausse, car quelques compagnies tâchent d'établir des structures de production verticales.

Malgré tout, le complexe agricole demeure dans la crise dans l'ensemble à cause des raisons suivantes :

- Tandis que les industries régionales ont tiré bénéfice des règlements de la ZES et de la dévaluation du rouble, l'agriculture ne pouvait pas profiter de ces facteurs. Au contraire, l'existence même du régime de la ZES à Kaliningrad est un facteur d'oppression puissant en ce qui concerne l'agriculture régionale. L'absence des droits de douane a ouvert le marché local aux producteurs polonais et lituaniens. Les nouveaux membres de l'UE bénéficient d'une productivité plus élevée ainsi que de subventions agricoles plus élevées. Les fermiers de Kaliningrad n'ont eu aucune chance dans la concurrence avec les voisins.

- La situation d'exclavement de Kaliningrad a engendré des coûts d'accès au marché russe très élevés et ont mis à mal la région dans la concurrence avec les régions russes centrales.

- L'exportation de produits agricoles de base venus de l'UE est hors de question, excepté quelques produits, tels que le colza (la production de colza a commencé vers la fin des années 90) ou les fourrures (dues à l'existence de plusieurs fermes de fourrure).

- L'agriculture moderne représente un secteur onéreux. L'investissement lourd est nécessaire pour le travail de récupération et de drainage et dans les machines modernes.

- Les structures de propriété dans le pays sont toujours en cours de transition. Si le vide juridique empêchait le développement dans les années 90, la nouvelle loi régionale de 2002 a déclenché des achats spéculatifs massifs de terres. Le temps est nécessaire pour que l'utilisation la plus efficace des terres s'instaure.

- Enfin, en dépit du développement rapide de la transformation alimentaire dans la région, ses entrées sont principalement importées. En 2002, la part de viande importée comparée à la viande produite localement au sein des entreprises alimentaires était à 203% (62,6 mille tonnes d'importation et 31,0 mille tonnes de production locale). Cette part augmente chaque année à l'avantage des importations. Les importations augmentant et la stagnation des productions locales ont conduit la part jusqu'à 327% en 2003. Le rapport production/importation est encore plus élevé en ce qui concerne la volaille (115 mille tonnes de volaille ont été importés en 2002 et 163 mille tonnes en 2004).

Tableau 5.8. Production et importation de viande (volaille exclue), en milliers de tonnes

	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Production de viande	32,0	28,0	24,0	29,0	31,0	27,4
Importation de viande	23,0	30,0	28,0	34,0	62,6	83,8
Production/import ratio, %	72	107	116	114	203	327

Source: Perspektiva XXI (2004).

Quelques remarques préliminaires peuvent être faites au sujet des perspectives pour l'agriculture dans la spécialisation économique régionale. Même si la productivité et l'investissement se développeront, l'agriculture de Kaliningrad ne pourra pas concurrencer les producteurs agricoles des pays voisins. Les raisons sont une productivité plus élevée, un meilleur approvisionnement en capital et un niveau

extrêmement élevé des subventions agricoles au sein de l'Union Européenne. Une raison additionnelle est l'absence virtuelle des frais de transport pour les polonais et des importations agricoles lituaniennes à Kaliningrad provoquée par la proximité immédiate. En outre, l'adhésion de la Russie à l'OMC n'ouvrira pas le marché européen pour les produits agricoles. Ici, une variété de barrières non tarifaires représentent des obstacles pratiquement insurmontables.

De manière générale, à l'avenir, l'agriculture ne représentera pas un composant solide du PRB de Kaliningrad. Son rôle pourrait être celui d'un composant supplémentaire relativement mineur, de soutien pour le secteur, combiné avec une spécialisation étroite pour quelques produits concurrentiels. L'agriculture locale peut :

- (a) se spécialiser dans un cercle étroit de produits internationalement concurrentiels, tels que le colza, la fourrure, l'orge (visant la production du malt) et le textile en lin;
- (b) soutenir une production limitée pour servir d'entrée à l'industrie régionale de transformation alimentaire ;
- (c) fournir un approvisionnement limité pour le marché local.

5.4.5. Le complexe des transports : l'épine dorsale de l'économie régionale

Le complexe de transport a deux fonctions principales. D'abord, il soutient le fonctionnement de l'économie régionale de Kaliningrad dans l'ensemble. En outre, il sert le passage de l'UE à la Russie. Le complexe de transport est une épine dorsale traditionnelle de l'économie de Kaliningrad dans les deux sens. Il produit de 8 à 9% du PRB avec une légère tendance à la hausse. De manière primordiale, la présence d'un complexe de transport relativement puissant et bien développé soutient l'actuelle et la future spécialisation de la région dans son ensemble. Pratiquement toutes les stratégies de développement qui ont été élaborées pour Kaliningrad soulignent son importance et sa signification globale pour l'économie régionale. Certains suggèrent même une spécialisation prononcée en transport. Les fédéraux incluent au programme de Kaliningrad pour la période 2002-2010, un certain nombre d'articles dans le domaine. Parmi eux, le lancement d'une ligne de bacs vers Saint-Petersbourg et la construction du port Vostochny (oriental) dans la ville russe la plus occidentale, Baltiysk, qui serait capable d'accueillir des cuves de stockage de grand tonnage. Il n'y a aucun doute que la spécialisation économique actuelle de Kaliningrad s'est développée partiellement grâce à la présence d'une forte infrastructure de transport. En effet, le développement des

industries de substitution à l'importation orientées au marché russe et la production destinée à l'exportation (pulpe et papier) sont soutenus par les moyens de transport existant et les capacités de manipulation des cargos.

Le complexe régional de transport inclut trois secteurs : le chemin de fer, les ports et les transports principaux à moteur. Il y a un réseau ferroviaire dense dans la région aussi bien que les fortes capacités de manipulation sur la ligne est-ouest (de la frontière lituanienne à la côte et ses ports). La présence de deux lignes de calibre étroit de Kaliningrad et Chernyakhovsk vers la Pologne (tandis que les pays de l'ancienne Union Soviétique possèdent des lignes de calibre large) rend l'Oblast unique en Russie et présente des moyens additionnels pour la manipulation des cargos. La longueur totale du chemin de fer dans la région est de 640 kilomètres comprenant 135 kilomètres de lignes de calibre étroits. Il y a deux gares de correspondance où le rechargement des wagons est possible.

L'histoire industrielle du port a commencé lors de la première décennie du vingtième siècle quand le canal et les ports maritimes furent construits. Il y a d'autres ports spécialisés beaucoup plus petits à Svetly, Pionersky, et Baltyisk. L'état actuel des équipements est l'héritage de l'époque soviétique. Le port de Kaliningrad est capable de manipuler jusqu'à 14 millions de tonnes de cargaison annuellement. Le sommet a été atteint à la fin des années 80. Le port a connu une lourde chute de la quantité des cargaisons dans les années 90 (jusqu'à 5 millions de tonnes en 1996 et 4,1 millions de tonnes en 1999). Par conséquent, la capacité était sous utilisée à près de 60%. Ce n'est qu'au début des années 2000 que les volumes des cargos ont commencé à accroître rapidement reflétant la croissance économique russe et son exportation de marchandises brutes et de marchandises semi finalisées. La majorité absolue des cargaisons tombe sous la catégorie marchandises « bon marché », telles que le charbon et le coke, les engrais et les métaux. L'importance du pétrole remonte rapidement. Dans les conditions de production et d'exportation croissantes ainsi que l'augmentation des prix mondiaux, Lukoil et quelques autres compagnies russes investissent dans de nouvelles bornes de pétrole à Svetly et Baltyisk. Contrairement, les cargaisons « chères » sont (ici les catégories de cargaison « chère » sont regardés spécifiquement du point de vue du port, c'est-à-dire des tarifs de manipulation des cargaisons relativement au poids) sous-représentées. Cette structure est provoquée par les deux détails de l'infrastructure existante et par le fait que le port sert principalement aux exportations russes.

Tableau 5.9. Manipulation des marchandises dans le port de Kaliningrad en 2005
(milliers de tonnes)

Cargo, total	14,619.1		
y compris:			
Export	12973,3	Import	1576,2
Cellulose, papier	17,4	Boisson	170,7
Charbon, coke	592,6	Cargo frigorifique	176,2
Bois	109,1	Sucre	0,0
Engrais	732,0	Chimie, engrais	10,2
Métaux non ferreux	1908,4		
Métaux ferreux, tuyaux	270,0		
Ferraille	216,9		
Céréales	125,8	Céréales	353,1
Containers	248,2	Containers	515,1
Containers, TEU	55,256	Containers, TEU	57,272
RO-RO	30,2	RO-RO	21,8
Produits du pétrole	8656,2		
Autres	66,4	Autres	329,1

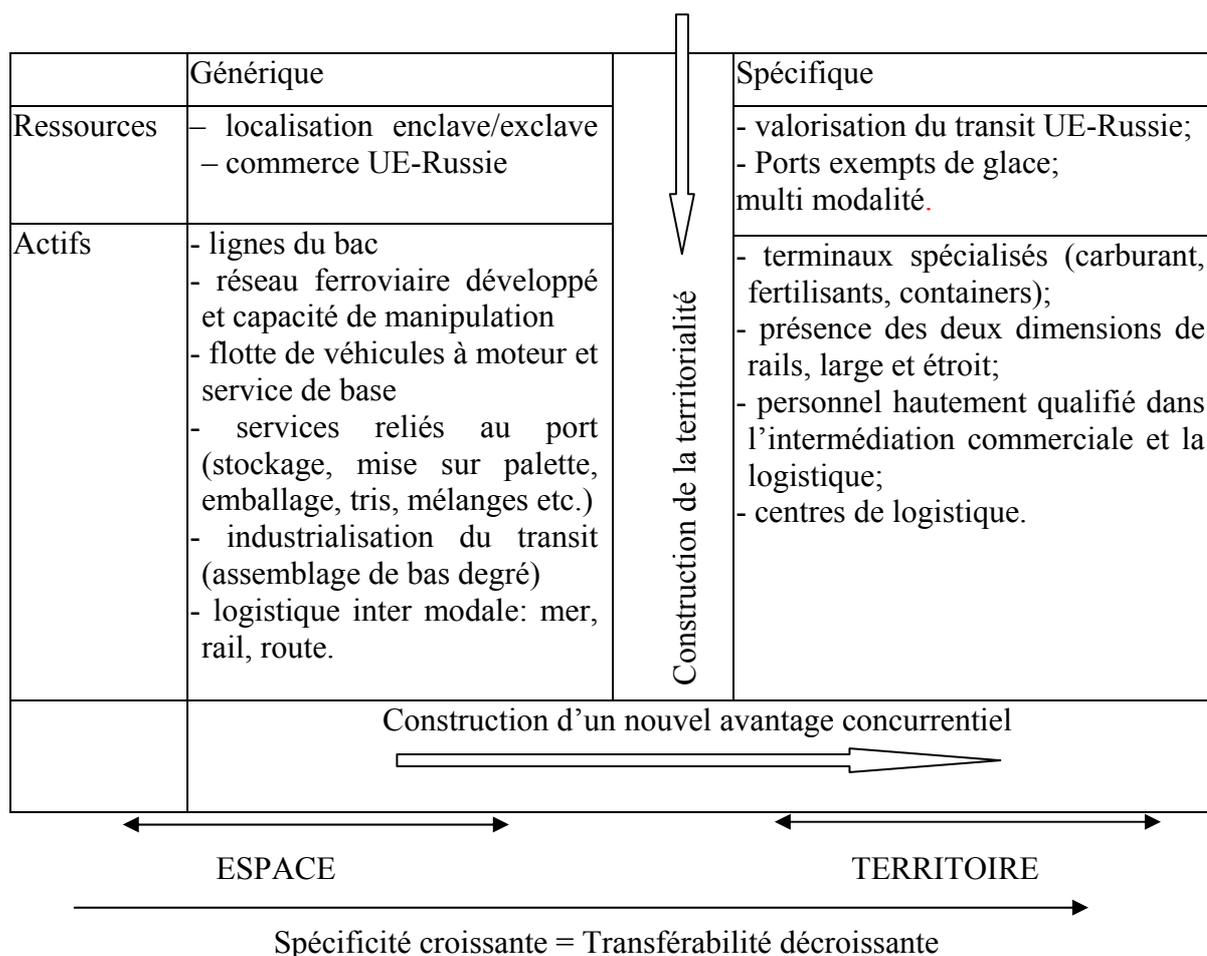
Source: Administration maritime du port de Kaliningrad.

Le transport motorisé était initialement petit mais s'est développé dans les années 90. Les entreprises de véhicules à moteur ont pris la niche des importations de biens de consommation de l'UE élargie vers la Russie. Le marché local de Kaliningrad n'est que de valeur marginale à cet égard. Environ 170 entreprises avec 11 500 employés et une flotte de 2 300 camions (données de 2002) sont engagées dans l'intermédiation du commerce d'UE-Russie. Les entreprises de véhicules à moteur ont, cependant, rencontré un certain nombre de problèmes. L'une d'entre elles a été reliée au fonctionnement du régime de la ZES. Comme les entreprises et leur association, ASMAP, doivent lutter constamment contre le Comité d'Etat douanier, qui a à plusieurs reprises douté de l'autorisation des camions de Kaliningrad (c'est-à-dire, le dédouanement pour la ZES de Kaliningrad et non pour la Russie) à effectuer le transport vers le continent. Un autre problème est que les entreprises de Kaliningrad tendent à acheter ou louer des camions relativement vieux. Avec l'entrée en vigueur de l'Euro-3 et par la suite l'Euro-4, la flotte doit être remplacée rapidement. En outre,

l'agrandissement de l'UE a créé des coûts additionnels pour le passage lituanien. Les négociations UE-Russie en 2002-2004 ont échoué, du moins du point de vue de Kaliningrad, pour aborder la question en juste proportion. La nécessité additionnelle du passage biélorusse crée quelques coûts supplémentaires. Une alternative au passage Lituanie/Biélorussie est parfois vue comme étant le passage par la Lituanie et la Lettonie.

Le complexe du transport est vulnérable à une variété de facteurs et de variables. Il dépend particulièrement des processus tels que l'agrandissement de l'UE, de l'adhésion de la Russie à l'OMC (et plus largement, davantage d'intégration de la Russie dans l'économie mondiale) et l'intégration économique UE-Russie comme perspective à long terme. La politique d'Etat est aussi un facteur puissant. D'abord, non seulement l'économie régionale, dans son ensemble, est basée sur le complexe de transport, mais ce dernier dépend naturellement de la tendance de la spécialisation régionale. Les changements de l'environnement économique auront dès lors un impact indirect sur le complexe de transport au travers des changements d'économie régionale. Ensuite, la libéralisation du commerce extérieur dû à l'adhésion à l'OMC de la Russie et la suite de l'intégration de la Russie dans la division du travail international, déclencheront très probablement de plus grands volumes commerciaux. Cependant, l'impact positif d'un plus grand commerce sur Kaliningrad pourrait être amorti par le fait qu'elle manipule de grandes quantités de matières premières et des marchandises semi finies, pour lesquelles les barrières commerciales sont basses de toute façon. Le troisième facteur important est une forte et croissante concurrence des ports baltiques avec le port actuellement en construction dans Ust-Luga près de Saint-Pétersbourg. Quatrièmement, un facteur externe important est la politique d'Etat fédérale russe, en particulier la politique des tarifs ferroviaires. Les passages lituanien et (à moindre effet) biélorusse rendent le transport des marchandises à Kaliningrad plus chers que leur transport ailleurs, avec une distance équivalente. Ainsi, les décisions politiques sur des tarifs ferroviaires rendent l'impact sérieux pour la distribution des écoulements de transit, en particulier entre Kaliningrad et le port lituanien de Klaïpeda.

Graphique 5.5. Typologie des facteurs de concurrence dans le transport



5.4.6. Le développement du tourisme

Le tourisme en tant que secteur économique n'est pas nouveau à Kaliningrad. Il a été développé la première fois à la fin du dix-neuvième siècle alors que les villages de pêcheurs Kranz (maintenant Zelenogradsk) et Rauschen (maintenant Svetlogorsk) émergeaient tout comme *Kurorte* ou les centres de santé. Ils ont encore été développés entre 1960 et 1980 comme les toutes centres de santé dans l'Union Soviétique, bien que d'importance mineure comparée à des centres tels que Yurmala sur la Mer Baltique ou Sochi sur la Mer Noire. Le développement du tourisme dans les années 90 a été mélangé alors qu'il était influencé par une variété de facteurs. D'une part, le nombre de touristes russes, moins touristes que ceux des anciennes républiques de l'URSS, a chuté à un niveau très bas. Les investissements étaient près de zéro et les infrastructures se sont délabrées. D'autre part, la région s'est ouverte aux touristes étrangers et a connu un apport de touristes prétendus nostalgiques, les anciens Prusses et leurs descendants. La renaissance a commencé en 1998-1999, simultanément avec le reste de l'économie. Le

nombre de touristes russes a augmenté sans interruption et a facilement doublé en six ans. 240 mille touristes du continent ont été enregistrés en 2004. En même temps, le nombre de touristes étrangers est quasiment à stagnation. Il ne s'est développé que de 10% au cours de la même période. 71 mille touristes étrangers ont visité l'Oblast en 2004.

Les avantages de l'infrastructure touristique incluent:

- 148 kilomètres de bord de mer, en grande partie avec des plages de sable: 75 kilomètres sur la péninsule de Sambian, 49 kilomètres sur la pointe de Curonian et 25 kilomètres sur la pointe baltique (de Visla).

- les capacités existantes en sanatorium et en spa et équipements relatifs à la santé dans les centres côtiers.

- la pointe de Curonian et quelques autres attractions naturelles.

En même temps, Kaliningrad ne semble pas bon en comparaison avec ses concurrents principaux. Ce sont, par exemple, Sopot et Krinica Morska polonaises, Yurmala letton et Palanga lituanien à la côte baltique s'adressant aux touristes de l'UE. Clairement, l'intégration de ces pays dans l'UE relève leur compétitivité en tant que destinations touristiques. Ce qui intéresse les touristes russes, c'est également les centres de bien être à la côte baltique mais, de manière primordiale, les endroits de tourisme de masse à la Mer Noire russe et ukrainienne ainsi que de nombreuses destinations relativement peu coûteuses dans le méditerranéen. Comparé aux concurrents principaux, les avantages sont compensés par des inconvénients. L'infrastructure, et principalement concernant les hôtels, est sous-développée dans toutes les catégories des prix. L'infrastructure de divertissements est pauvre dans les petites villes côtières. La saison ne dure que trois mois et est relativement courte aussi, dit Sotchi. Les moyens de transport vers le continent (air et train) sont trop coûteux ou sans attrait en classe économique pour les touristes russes. Cela prend 23 heures en train pour aller de Moscou à Kaliningrad, alors qu'il ne fallait que 17 heures dans les années 80. Cette augmentation du temps de voyage est provoquée par le franchissement de trois frontières. Finalement, le transport en avion avec l'Europe de l'ouest et centre est sous-développé. Il n'existe actuellement que quatre lignes, vers la Pologne (LOT), deux fois par semaine vers Berlin (KD-Avia), vers Riga et Copenhague (Air Baltic). Les

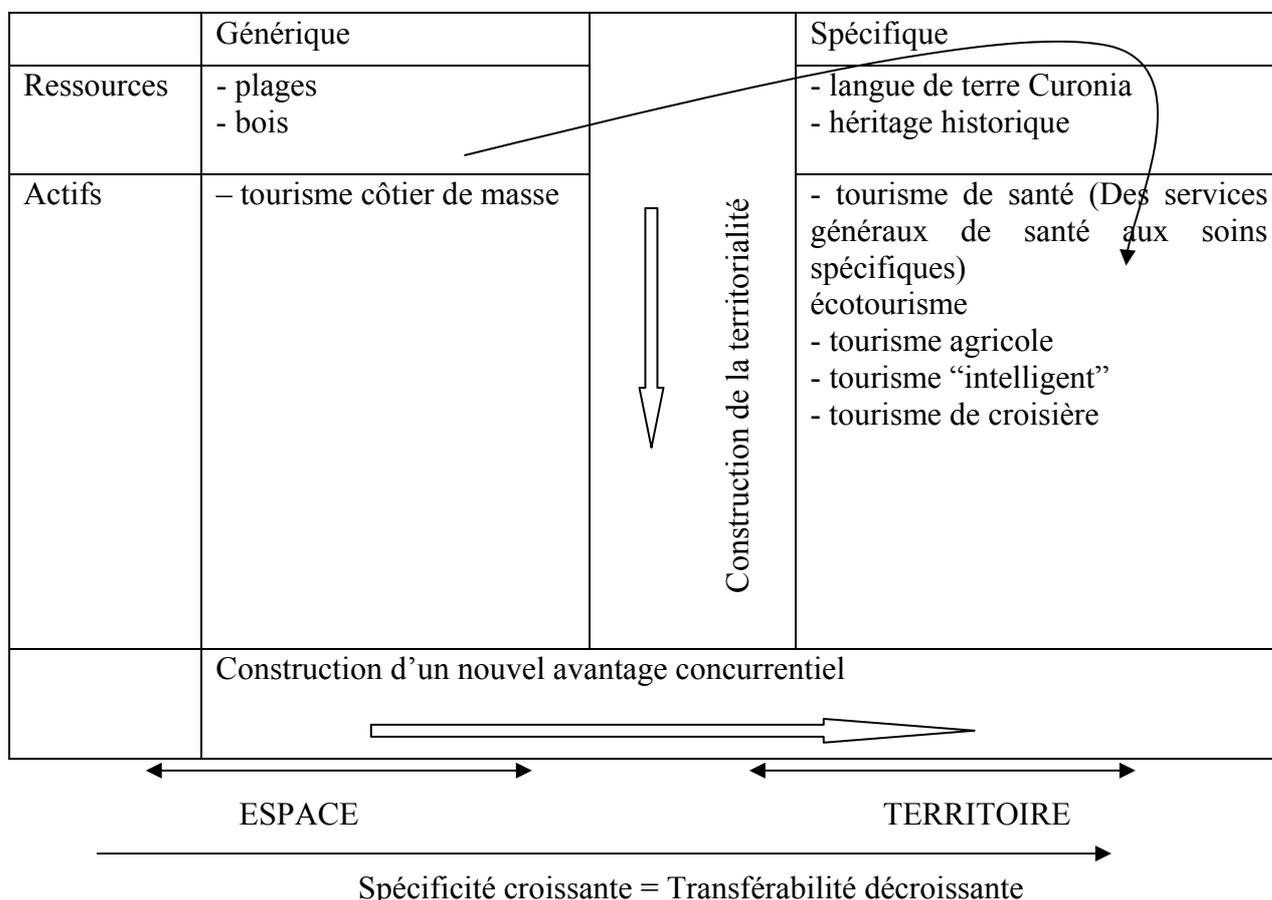
tentatives pour établir des liens aériens avec Copenhague (SAS, suivie de DAT) et Munich (lignes aériennes d'Ural) ont été stoppées car peu lucratives³⁷.

Tableau 5.10. Nombre de touristes, 1997- 2004 (1000 personnes)

	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Touristes étrangers	53	65	65	59	60	63	67	71
Touristes russes	112	117	144	164	182	212	224	240

Source: Comité des statistiques régionales de Kaliningrad

Graphique 5.6. Typologie des facteurs de concurrence dans le tourisme



Nous devons considérer la position d'enclave/exclave de Kaliningrad et les coûts relatifs et les restrictions mais également les chances relatives. Nous devons également prendre en compte l'infrastructure existante des centres touristiques. Ces facteurs pris en compte, la longue trajectoire du développement touristique nécessitera alors de se

³⁷ Néanmoins, KD-Avia ouvre quelques nouvelles lignes vers l'Europe en été 2007 (Milan, Londres, Hanovre et autres villes).

déplacer vers la création des capitaux spécifiques diversifiés, avec le but de créer des avantages concurrentiels soutenables afin de compenser les désavantages de la situation d'exclave et la courte période de plage. Ceci devrait notamment inclure le tourisme de santé comprenant les services de santé spécialisés. De tels services peuvent inclure, par exemple, le dentiste ou tout autre genre de traitement sophistiqué à prix concurrentiels. Ce segment se développe de façon spectaculairement rapide dans des pays tels que la Hongrie (marché de l'UE) ou le Mexique et le Brésil (marché des USA). Il devrait également inclure le tourisme « intelligent », l'éco- et l'agri- tourisme, etc.

Trois considérations additionnelles méritent d'être mentionnées brièvement :

- Comme une théorie d'enclave le demande, l'enclave sera mieux lotie en étant « omnivore » en termes d'afflux des touristes, c'est-à-dire qu'elle devrait viser des touristes russes et ceux de l'UE. Le marché aussi bien que l'évolution du pouvoir d'achat des consommateurs russes déterminera les proportions exactes. En même temps, l'apport des touristes de l'UE est salubre dans la catégorie de prix supérieure. Ceci aurait un impact positif et durable sur la qualité des services.

- L'ouverture de la région est cruciale pour l'apport des invités étrangers. Nous avons fait une mini enquête parmi les propriétaires des compagnies touristiques qui reçoivent des touristes étrangers. La question était : « si une entrée sans visa était accordée aux citoyens de l'UE dans Kaliningrad, quels changements prévoiriez vous ? » Les réponses suggéraient que le nombre de touristes étrangers doublerait en un an ou deux, suivi de la saturation complète des capacités d'infrastructure; la forte augmentation commencerait dès que les capacités en hôtellerie seraient accrues. Les développements actuels sont décourageants. Les autorités fédérales ont refusé deux fois la proposition de la Douma régionale de Kaliningrad qui était de présenter le régime sans visa pour les citoyens de l'UE à Kaliningrad. En outre, le régime général est moins amical qu'il ne l'était dans les années 90 : les bateaux de croisière en 24h exempts de visa ont été interdits et l'autorisation des visas russes par le représentant du ministère des affaires étrangères à Kaliningrad a été stoppée. Le besoin d'ouverture politique est bien illustré dans le segment des voyages en autocar, quand les touristes de l'UE visitent plusieurs pays restant à chaque endroit pour un jour ou deux. Kaliningrad est généralement exclu « du voyage baltique » par les tours opérateurs à cause des coûts de visas, en termes d'argent, et à cause des complications organisationnelles.

- En outre, les bons moyens de transport sont cruciaux. Considérant l'éloignement de Kaliningrad du continent russe et des secteurs massivement peuplés de l'UE, il faut principalement un transport aérien.

5.5. Aspects politiques : l'approche libérale et positive

5.5.1. La loi ZES de 2006 et la spécialisation de Kaliningrad

On suppose que les privilèges en taux d'imposition envisagés dans la nouvelle loi de la ZES « stimulent l'établissement de nouvelles industries onéreuses dans plusieurs secteurs de l'économie régionale non stimulée précédemment par le régime douanier libre » (Zhdanov 2005 : 86-87). Selon Zhdanov, le nouveau régime de la ZES activerait des avantages pour la région à long terme comprenant l'identité fédérale russe, le marché intérieur commun, les frais de procédure de main-d'œuvre, l'énergie et la situation géographique favorable, les ports exempts de glace, la proximité des marchés européens, les moyens de transport et de logistique développés, les habitants mobiles et instruits, partageant la plupart du temps la mentalité européenne, un riche héritage historique, un climat doux et une nature riche. Les secteurs suivants profiteront alors du nouveau régime de la ZES : le transport, l'agriculture, la construction, le tourisme et le divertissement, l'énergie et les services (ibid.). Ce choix des secteurs économiques qui profiteront du nouveau régime de la ZES est justifié par leur capital onéreux et le rôle prépondérant des grandes entreprises dans ces secteurs.

En même temps, cette vue semble être généralement optimiste. Tout en soulignant les points positifs, elle n'explique pas les multiples facteurs négatifs. Reconnaisant qu'un « facteur clef définissant le futur économique de la région est une situation économique en Russie dans l'ensemble : comme la situation s'améliore, le taux de développement régional sera plus élevé que les chiffres moyens russes, en cas de récession le déclin industriel dans la région sera plus énergique » (2005 : 89), Zhdanov néanmoins insiste pour que les projets industriels principaux visant à la substitution des importations deviennent la route vers le futur.

Le nouveau régime de la ZES favorise une trajectoire de développement haut et bas. En même temps, il ne fournit pas un cadre favorable pour la construction de nouveaux avantages concurrentiels qui pourraient excentrer ou réduire au minimum les coûts

élevés de l'exclave. En outre, le nouveau régime distingue indirectement la substitution des exportations basées sur des activités intensives en connaissance et ce, pour deux raisons. D'abord, la loi défavorise les PME, dont le rôle est crucial au développement des entreprises innovatrices. En second lieu, la loi discrimine indirectement contre le développement des services et prive ainsi la région de l'infrastructure moderne, qui devrait servir de soutien pour une nouvelle économie.

Dans l'ensemble, car décrit en détail dans le sous-chapitre 4.2, le nouveau régime de la ZES, si non complété par d'autres mesures, notamment la promotion d'exportations intenses, favorisera de grands projets industriels visant aux marchés russes. En même temps :

- le vecteur exportation restera probablement inexploité ;
- des projets de plus petites entreprises et les PME régionales seront discriminés;
- le développement des services ne sera pas soutenu par la loi.

Ainsi, le nouveau régime ZES se trouve dans le vieux paradoxe industriel. Il favorise efficacement une spécialisation industrielle du vingtième siècle traditionnel au détriment d'une spécialisation du 21^{ème} siècle. En même temps, la loi est susceptible d'empêcher le développement de nouvelles industries et, en particulier, des services avancés dans la région de Kaliningrad.

Graphique 5.7. La corrélation entre les trois chemins de développement et le choix de la promotion de l'exportation- substitution d'importation- substitution d'exportation sous le nouveau régime ZES.

	Trajectoire de développement bas	Trajectoire de développement haut	Construction de nouveaux avantages concurrentiels
Promotion de l'exportation	Développement actuel (supplémentaire)		
Substitution d'importation	Développement actuel (Courant principal)	Développement actuel (supplémentaire)	
Substitution d'exportation			

(En vert : champs potentiellement soutenus par le nouveau régime ; en rouge : champs non soutenus ou indirectement discriminés par le nouveau régime.)

Le nouveau régime de la ZES contredit en grande partie la nécessité de se déplacer vers une trajectoire de développement et la construction de nouveaux avantages concurrentiels. La seule cellule commune est celle de la substitution à l'importation avec une trajectoire de développement haut. Il est également difficile de réconcilier le nouveau régime ZES avec la stratégie officielle du développement de la région (voir le sous-chapitre 5.1). En favorisant des grands projets industriels au détriment des fonctions financières et autres services, la loi est susceptible d'empêcher la région de Kaliningrad d'acquérir une place avancée dans la division du travail paneuropéenne.

Tandis que la décision d'instaurer une période de transition de dix ans est bonne, l'adoption de la nouvelle loi fédérale de la ZES de Kaliningrad prépare à contrecœur le terrain au problème de 2016 que nous avons mentionné dans l'introduction comme une des futures étapes importantes dans le développement de la spécialisation régionale. Le problème est double. Premièrement, la dernière année de la période de transition sous la nouvelle loi de la ZES. L'ancien régime des préférences douanières se termine. En second lieu, la Russie devrait adhérer à l'OMC en 2007 ; la période de transition ancrée dans le protocole d'adhésion se terminerait autour de cette année aussi. Le problème de 2016 rend la continuation des tendances de spécialisation actuelles beaucoup plus difficile. Il soutient la nécessité de se déplacer vers l'exportation loin de la concentration unidirectionnelle actuelle sur le marché russe. Certainement, le défi posé par le problème de 2016 doit trouver sa réponse beaucoup plus tôt qu'en 2016.

5.5.2. La politique économique libérale à l'égard de l'exclave

Deux approches peuvent être utilisées par l'Etat continental pour contrecarrer les coûts d'exclave et l'incapacité économique générale d'une région exclave. L'approche compensatoire est utilisée quand un régime spécial est présenté pour compenser le détachement du continent. Alternativement, le continent peut choisir de libéraliser l'enclave vers l'Etat environnant et le reste du monde et de ce fait atténuer l'isolement de l'enclave.

Généralement, les régimes économiques spéciaux, soit ceux à l'intégration économique avec l'Etat environnant, soit ceux qui font d'une enclave une partie organique de l'économie globale, sont nécessaires pour une enclave afin d'être une

entité économiquement viable. Ceci se tient fortement pour tous les types d'enclaves, y compris les vraies, côtières et les pré-enclaves aussi bien que les seules exclaves de n'importe quelle taille. L'incapacité économique à combiner avec la vulnérabilité accrue explique pourquoi les régimes économiques spéciaux sont tellement souvent établis dans les enclaves. Un régime économique spécial peut rendre une enclave viable dans le cas où ses capitaux normaux ne suffisent pas pour survivre.

Comme montré dans le chapitre 1, l'approche compensatoire à la politique économique du continent vers son enclave est inférieure à l'approche de libéralisation. Néanmoins, elle est souvent utilisée, nourrie par diverses raisons politiques et par la réticence de libéraliser une enclave. L'approche compensatoire est évidente à Kaliningrad. Elle est fort évidente dans Ceuta et Melilla aussi. Dans le cas des exclaves espagnoles, les politiques compensatoires sont prouvées être coûteuses pour le budget du continent mais atteignent leurs buts finaux – du point de vue du développement économique et des revenus personnels comparables l'un ou l'autre avec le continent - seulement partiellement. En dépit de toutes les mesures d'appui possibles, le pouvoir d'achat des résidents de l'enclave demeure inférieur à celui des résidents du continent.

Un des éléments important mais typique de l'approche compensatoire est l'existence d'un grand secteur public, y compris les garnisons militaires, payées par le continent. Le grand secteur public est employé comme une mesure indirecte d'appui économique. En tant que tel, il était et est toujours typique, par exemple, pour Berlin-Ouest, Ceuta, Melilla, Gibraltar et Kaliningrad. Dans l'exclave russe, le nombre d'employés dans l'administration publique a plus que doublé en 1990 (augmentant de 13,1 mille à 30 mille), atteignant 34 fonctionnaires par mille habitants, par rapport à 20 en Russie dans l'ensemble. Le nombre total (quelques 32 000) était juste en dessous du même indicateur en Estonie (34 100), où la population est de 40% plus nombreuse que dans la région de Kaliningrad. La Russie soutient une garnison militaire de 25-30 mille hommes, y compris la flotte baltique à Baltiysk.

L'enlissement de l'attitude compensatoire est bien illustré par la proposition de Solomon Ginsburg, un député libéral à la Douma régionale, pour décréter un prétendu « facteur occidental », qui devrait compenser la population de l'Oblast pour les dérangements liés à l'éloignement du continent russe. L'essence même de la facture est

que la compensation monétaire devrait viser à compenser la différence dans les niveaux de vie existant entre l'exclave et le continent³⁸.

L'approche de libéralisation peut être utilisée par un continent dans une variété de politiques. L'une d'entre elles poursuit une intégration économique de l'exclave avec l'Etat environnant en suivant les lignes du « modèle de Büsingen ». Nous avons argumenté dans le chapitre 3 que cette approche est plus facilement applicable à des exclaves de petite taille et politiquement insignifiantes. Pour Kaliningrad, une politique appropriée serait de poursuivre une ouverture économique générale vers le monde extérieur. Le modèle de Hong Kong peut être donné comme exemple pour sa politique d'ouverture économique générale du deuxième genre. Dans un tel modèle, une enclave est orientée vers l'extérieur. Les enclaves, tout comme les petits Etats, ne peuvent pas obtenir un niveau élevé de développement économique ni une économie d'échelle sans accepter une intégration profonde dans la division du travail international. L'orientation à l'exportation est la seule politique viable à long terme, avec la seule alternative des politiques paternalistes coûteuses comme l'aide économique, ce qui rend une enclave dépendante du continent. La situation géographique d'une enclave, son détachement du continent et sa proximité des marchés étrangers, particulièrement les marchés de l'Etat environnant, dictent la nécessité d'une orientation économique vers l'extérieur. L'orientation vers l'extérieur rend réellement le développement économique d'une enclave plus stable sur le long terme. D'une part, l'ouverture économique augmente la vulnérabilité d'une enclave en l'exposant au monde extérieur. Cependant, dans l'ensemble, la vulnérabilité spécifique à l'enclave diminue réellement puisque, premièrement, une enclave devient moins dépendante du continent du point de vue du marché et de l'aide économique ; deuxièmement, les questions de communication entre l'enclave et le continent et le passage par l'Etat voisin cessent d'être critiques pour la subsistance de la vie de l'enclave et sa survie économique ; et dans l'ensemble, une enclave obtient l'occasion d'une croissance économique dynamique.

La théorie économique ne donne pas une réponse précise sur les effets d'intégration des régions frontières. Elle permet seulement de tirer des conclusions vagues au sujet des effets de l'intégration. Selon des circonstances spécifiques, les régions frontières pourraient bénéficier, perdre et ne pas être affectées par l'intégration (Niebuhr, 2002

³⁸ Public Kaliningrad Radio, www.news.okradio.ru, Décembre 2005.

plus immobile). Notre conclusion pour les enclaves est cependant différente. L'intégration économique – indépendamment de l'Etat environnant ou sur base non discriminante - a des effets positifs significatifs sur les enclaves. Ceci peut être expliqué par la notion d'exclavement. En dépit d'être situé à la périphérie, une région typique frontière est néanmoins reliée aux autres régions du même Etat. Elle peut profiter de l'économie d'échelle du marché intérieur. Une enclave, à la différence de la région typique de frontière, fait face aux problèmes de détachement, d'isolement, de coûts de transport plus élevés et de vulnérabilité spécifiques à l'enclave.

Créer à Kaliningrad une économie ouverte dynamique dans le cadre stable des relations UE-Russie est clairement le défi principal et le problème principal auquel est confrontée la Russie aujourd'hui dans sa politique de Kaliningrad. En somme, si l'on compare à d'autres grandes enclaves et exclaves, on suggère que la politique économique russe contre Kaliningrad devrait suivre les lignes de l'approche de la libéralisation.

5.5.3. Une approche positive de la sécurité économique régionale

Le développement économique de la région de Kaliningrad est souvent vu sous l'angle soit de la sécurité nationale en général, soit de la sécurité économique en particulier. Par exemple, la stratégie officielle de développement socio-économique jusqu'en 2010 fait référence au développement durable de l'agriculture visant à assurer la sécurité alimentaire de la région. En outre, le plus grand projet d'investissement de ces deux dernières décennies, la construction de la centrale HPP-2, est vue sous l'angle de la sécurité. « Le développement rapide de la région de Kaliningrad est impossible sans le HPP-2. Maintenant nous avons créé la base pour l'infrastructure principale de sécurité de la région de Kaliningrad », dit le délégué présidentiel russe au district de la zone fédérale du Nord-ouest, Ilya Klebanov, parlant à la cérémonie de lancement fin 2005. Le Président du système géant russe d'énergie « Unified Energy System Anatoly Chubais » a également indiqué que le lancement de la centrale a résolu le problème de la sécurité dans la région (ITAR TASS 28.10.2005). Cependant, on peut argumenter le fait que le lancement de HPP-2 a transformé plutôt que de résoudre le problème de sécurité d'énergie. Car quand la première unité de puissance du HPP-2 sera mise en fonction, les besoins en gaz naturel de l'Oblast, augmenteront à 1,4 milliard de mètres cubes. Du point de vue de la vulnérabilité et de la dépendance, la dépendance de la

région à l'égard des approvisionnements en énergie venant du continent est transformée en dépendance aussi forte des approvisionnements en gaz naturel.

La question de la sécurité économique régionale (SER) est complexe, en particulier pour une région spécifique telle que Kaliningrad. La SER est indissociablement liée à la sécurité économique nationale (SEN). La part des discussions sur la sécurité est consacrée au niveau national. Cependant, cette inséparabilité et la proximité ne garantissent pas que les deux niveaux soient entièrement analogues.

La monographie complète « Sécurité économique de la Russie » par V.S. Zagashvili (1997) contient plusieurs définitions de la SEN. Ces définitions soulignent tels aspects de la SEN comme l'indépendance, la durabilité, le potentiel de développement et la compétitivité. La sécurité d'une région est liée à la sécurité de l'Etat. L'examen des définitions laisse clairement voir le dilemme entre les approches négatives et positives par rapport aux questions de sécurité. Zagashvili favorise une approche positive aux questions de la SEN. Il argumente le fait que la politique de sécurité devrait viser la croissance économique plutôt que la seule conservation du déclin économique. En conséquence, la définition de la SEN va comme suit: « la sécurité nationale est l'Etat d'économie nationale qui fournit la souveraineté économique, l'augmentation de la force économique et la qualité de vie dans les conditions de participation à l'interdépendance dans la structure géoéconomique comprise comme structure de puissance spatiale d'économie globale » (ibid., 50).

Il y a plusieurs publications partiellement ou complètement consacrées au RES de Kaliningrad. Le plus complet est la thèse doctorale de M. Asharin sur « La sécurité étrangère de la fédération russe dans la région baltique (selon l'exemple de l'Oblast de Kaliningrad) » (2001). Dès le titre, nous nous confrontons au point de référence, à savoir la sécurité de la fédération russe. L'idée principale est qu'il existe un danger imminent de re-germanisation de la région, dans laquelle la Russie perdrait graduellement le contrôle de sa région la plus à l'ouest et où Kaliningrad pourrait être arrachée de l'Etat. L'auteur argumente le fait que, tout en développant les contacts économiques avec Kaliningrad, les pays européens, l'Allemagne en particulier, sont guidés non seulement de façon purement économique mais également par des considérations non économiques. L'Allemagne conduit une stratégie à long terme de création des têtes de pont économiques allemandes et de la sécurisation de la position

économique de tête des Allemands ethniques dans l'Oblast de Kaliningrad. Le but allemand dans ce contexte est de renforcer la dépendance de Kaliningrad à l'égard de l'Allemagne et de créer la nécessité du renvoi de la Prusse vers l'Allemagne. Cette position n'est pas établie sur des faits.

Au fil des années 90 et de la première moitié du 21^{ème} siècle, l'Allemagne a été parmi les principaux associés commerciaux de Kaliningrad. Ensuite, après avoir été à la deuxième place derrière la Pologne pendant un certain nombre d'années, elle devint numéro un en 2004 (la raison principale fut le changement d'exportation de carburant de la Pologne vers les pays d'Europe de l'ouest, y compris vers l'Allemagne). Le commerce extérieur avec l'Allemagne représentait 637,6 millions USD sur 3006 millions USD du total du chiffre d'affaires en 2004, c'est-à-dire légèrement plus de 20%. Cependant, la part du commerce avec l'Allemagne s'explique facilement par la gravité normale, conditionnée par le poids de l'Allemagne et sa proximité avec la région de Kaliningrad. Les théories de conspiration ne se tiennent pas devant la gravité empirique évidente.

Les investissements allemands sont insignifiants dans la région. Ils se totalisaient à 5,9 millions USD en 2003. Avant cela, ils étaient de 2 à 4 millions USD par an en 1990, à la seule exception de 20,3 millions USD en 1998. Vers la fin 2003, l'Allemagne représentait 12,5% de l'investissement étranger cumulé (c'est-à-dire, moins de 40 millions USD). Ces chiffres sont incompatibles avec les volumes annuels d'investissement du continent russe, qui, selon les évaluations des experts, excèdent de 5 à 10 fois la totalité de l'investissement étranger. Ainsi, les données économiques réelles ne confirment pas l'hypothèse sur l'évolution de la re-germanisation. En fait, l'investissement limité venant d'Allemagne peut être partiellement expliqué par des soucis existants concernant la politisation des questions économiques.

En outre, le nombre d'Allemands ethniques dans la région est limité à 8 340 (selon les données de recensement de 2002 de toute la Russie), c'est-à-dire moins de 0,9% de la population entière qui est de 955,3 mille personnes. En outre, l'auteur ne s'est pas mis au courant des sondages réguliers de l'opinion publique, qui ne démontrent aucune base au séparatisme.

Sur la base de son analyse de la situation (qui, à notre avis, est fondée sur une information inachevée voire fausse), Asharin a formulé une définition de la sécurité économique étrangère de la FR appliquée à la région de Kaliningrad. La définition se concentre sur la protection de Kaliningrad contre « de tels aspects d'impact économique et de politique externe qui pourraient influencer défavorablement la stabilité politique à l'intérieur de la région et la loyauté des autorités locales vis-à-vis du centre fédéral et ainsi stimuler une sortie possible de Kaliningrad de la fédération russe » (Asharin 2001 : 20). La définition d'Asharin fournit probablement un exemple extrême de l'approche négative aux problèmes de sécurité économique régionale. L'emphase est mise sur la protection, la stabilité et la prévention des développements défavorables.

En même temps, il y a un certain nombre d'autres publications russes qui portent spécifiquement sur les dangers que Kaliningrad pourrait apporter à la souveraineté russe. Par exemple, Voronov (2005) souligne le « problème existentiel »: afin de devenir économiquement efficace, la région doit devenir un « plus européen », qui peut alternativement stimuler les forces centrifuges. Un professeur de Kaliningrad, V.V. Ivchenko, analyse également les problèmes de sécurité économique de Kaliningrad issus de la situation avantageuse de la Russie. Son argumentation est très claire. « Kaliningrad acquiert un rôle économique extrêmement important pour la Russie du Nord-ouest et pour le pays dans son ensemble. Dans le cas d'un développement défavorable lié à une augmentation de la confrontation Russie-OTAN, l'Oblast acquerra un rôle stratégique en tant que facteur de retenue militaire. Ceci faisant suite au fait que l'Oblast de Kaliningrad devrait être maintenu dans l'espace politique, économique et militaire unifié russe dans la perspective historique du 21^{ème} siècle par n'importe quels moyens » (Ivchenko 2001 : 4). Cet objectif principal conditionne les principaux buts stratégiques de la Russie dans la région : en maintenant la région dans l'espace économique et politique russe, en prévoyant un développement économique soutenable selon les buts d'Etat et en préservant la présence militaire dans la région (ibid., 5).

Une autre approche est utilisée dans Klemeshev, Kozlov et Fedorov (2002). La région même (non pas le pays) devient le point de référence. Trois composants déterminent la sécurité, à savoir une spécialisation économique efficace, la fiabilité, des prix de communication réduits vers le continent russe et des relations mutuellement salutaires avec les pays voisins (ibid., 182). Ensuite, on discute du fait que la stratégie, qui fournirait chacun des trois composants, augmenterait efficacement la sécurité

régionale. Pour compléter cette vision, Kuznetsova et Mau (2002) argumentent le fait que le développement socio-économique viable, qui comblerait l'espace entre les normes de vie des pays limitrophes, devrait être le but de la politique d'Etat. Une telle politique assurerait la stabilité et contribuerait ainsi à la sécurité.

L'approche positive et l'approche négative sont importantes. Cependant, la concentration sur l'approche négative est déloyale et non productive. La sécurité ne peut jamais être entièrement assurée de cette façon. Il y a une différence de base : l'ouverture crée la dépendance et augmente l'influence étrangère mais l'autarcie est mauvaise pour le développement économique et crée des menaces de perte de compétitivité. Dans les conditions actuelles, alors que la combinaison des approches négatives et positives devrait être utilisée, l'accent doit être mis sur ce dernier point. Ceci est particulièrement vrai dans les conditions de la région de Kaliningrad, une exclave russe et une enclave de l'UE. Alors que la région est située sur l'interface Russie-UE, sa sécurité économique – et naturellement sa sécurité en tant que telle aussi – dépend directement de l'état des relations entre l'UE et la Russie et de l'avancement dans l'intégration économique de l'UE-Russie. L'approche positive devrait être utilisée, là où la clef de la sécurité est l'intégration à l'économie mondiale et des bonnes relations avec de l'UE. Au contraire, le fonctionnement de l'enclave comme « forteresse » ou « porte avions Kaliningrad » ne correspond ni à l'Oblast, ni aux intérêts nationaux russes.

Un certain nombre de menaces pour la sécurité économique régionale semblent résulter de la politique fédérale russe. D'abord, un des principaux instruments du NES est la politique économique étrangère. Il peut aussi avoir un impact important au niveau régional. En règle générale, son impact est le plus fort dans les régions les plus ouvertes, dont beaucoup sont situées directement aux frontières. Les effets de la politique économique étrangère sont tout naturellement extrêmement forts dans une région aussi ouverte et sensible que celle de Kaliningrad. Son exclavement est un facteur additionnel à cet égard. Même un changement mineur peut avoir comme conséquence un choc asymétrique pour la région isolée. En même temps, le feedback est plutôt limité, puisque la région n'a que des possibilités limitées pour influencer l'instauration de la politique fédérale. De cette façon, non seulement les politiques d'Etats étrangères, mais également des changements dans la politique économique étrangère fédérale russe représentent un danger potentiel imminent pour la sécurité économique régionale, étant donné qu'elles sont susceptibles d'avoir pour conséquence un choc asymétrique grave.

La manière de réduire cette vulnérabilité et de réaliser une croissance soutenable est de créer une économie ouverte. L'ouverture économique peut donc être la manière d'assurer la sécurité nationale et régionale. En second lieu, l'instabilité des conditions du cadre de développement économique régional s'est avérée être un fort facteur de déstabilisation. Les années 90 et le début de l'année 2000 ont été marqués par la répétition périodique marquée des inquiétudes sur le fait que le régime de la ZES soit perturbé par la législation fédérale ou par l'action des ministères et des comités fédéraux. Par exemple, une telle rupture s'est produite au début de l'année 2001 causé par la façon dont le comité douanier a interprété la législation fédérale. Elle a presque gelé l'économie régionale pendant plusieurs semaines. Heureusement, ces soucis ont été pris en considération dans la nouvelle loi ZES de 2006, où l'existence de la ZES est garantie pendant 25 ans. Enfin, encore une menace pour le SER de Kaliningrad provient des tentatives d'instrumentaliser le facteur Kaliningrad dans les relations UE-Russie, notamment en l'employant comme marque dans les négociations pour d'autres points qui ne sont pas directement liés à Kaliningrad.

Actuellement, l'influence de la région de Kaliningrad sur la formation de conditions pour des activités économiques externes réussies dans la région est faible et indirecte. Cependant, l'influence pourrait se développer en raison des efforts synergiques des autorités régionales, par des intérêts commerciaux et politiques et par la société. En raison de sa nature spécifique, la région doit sérieusement essayer de trouver des canaux de feedback et d'appliquer le lobbying agressif de ses intérêts par tous les moyens possibles.

Conclusion

Puisque le chapitre 5 est une synthèse de tous les chapitres précédents portés sur les principales questions de recherches, la conclusion va se limiter à un sommaire en points concis des principaux résultats.

1. L'exploration de l'économie des enclaves a fourni un ensemble complet de points de repère sur la question de la spécialisation de Kaliningrad :

- Les enclaves sont habituellement économiquement désavantagées *ceteris paribus* par rapport à d'autres régions du même Etat.

- La vulnérabilité économique élevée des enclaves provient non seulement de la petite taille et de l'insularité (enclavement), mais également de son détachement (exclavement) du continent.

- Puisque les enclaves sont petites par le territoire et la population, leur potentiel économique tend par conséquent à être limité : bien que Kaliningrad soit l'une des plus grandes enclaves au monde, la petitesse illustre certainement son marché local et sa base de production.

- L'exclavement empêche d'une part l'exportation aux pays étrangers et d'autre part les sorties vers le continent. Du point de vue géoéconomique, l'Etat environnant a pu former un marché de proximité commode. Cependant, les nombreux tarifs et barrières non tarifaires rendent les produits de l'enclave non compétitifs par rapport aux producteurs de l'Etat environnant protégeant ce marché. En outre, la petite distance et le coût de transit compliquent l'accès aux marchés potentiels de l'Etat continental.

- La double périphéricité est une conséquence normale de la situation géographique d'une enclave de façon relative à la géo économie du continent et de l'Etat environnant.

- L'ouverture économique est préalable à la prospérité d'une enclave. Il y a une corrélation franche entre les revenus relatifs par habitant dans le triangle du MES et la présence/absence du régime de l'ouverture économique. Toutes les enclaves avec des revenus plus hauts ou égaux à la moyenne du continent apprécient un régime d'ouverture économique vers le monde extérieur. En même temps, la majorité des enclaves aux revenus inférieurs à la moyenne du continent sont fermées au monde extérieur.

- L'existence d'un traitement de régime économique préférentiel : les inconvénients économiques inhérents combinés avec la vulnérabilité accrue expliquent pourquoi divers genres de régimes économiques spéciaux sont établis dans les enclaves. Un régime économique spécial peut rendre une enclave économiquement viable dans le cas où ses capitaux normaux ne suffisent pas pour survivre. Deux approches peuvent être utilisées : d'abord, l'approche compensatoire (compensation du détachement du continent) et deuxièmement, l'approche libérale, c'est-à-dire libéraliser vers l'Etat environnant et le reste du monde.

- L'orientation économique multidirectionnelle : les enclaves réussies tendent à développer une orientation multi dirigée en évitant la concentration du raccordement commercial et économique uniquement avec l'état continent (métropole).

2. Kaliningrad a éprouvé un déplacement important de sa spécialisation vers le secteur tertiaire et vers la nouvelle spécialisation industrielle basée sur la position intermédiaire dans le commerce UE-Russie. La crise économique des années 90 est caractérisée, d'une part, par le déclin pointu de la part relative de la production des produits (fabrication et exploitation, agriculture, construction, et forestage) et d'autre part, par la croissance continue de la part relative des services dans le PRB. En conséquence, la structure du PRB de Kaliningrad a été transformée au cours de la décennie et commença à ressembler aux structures typiques des Etats plus développés. La ressemblance ne devrait pas tromper parce qu'elle a été atteinte par un déclin plus rapide du composant industriel. La transition économique de l'économie locale peut être fractionnée en deux périodes clairement distinctes, 1991-1998 et 1999 et après. Après la première période, quand l'industrie et l'agriculture se sont effondrées en dessous du niveau moyen russe, la deuxième période de cette rapide croissance industrielle commença. La croissance est basée sur le régime ZES combiné avec la croissance rapide de la consommation russe en général. En dépit de la croissance industrielle rapide en tant que locomotive de la croissance régionale, elle n'a pas eu une re-industrialisation relative comme conséquence. Le PRB de Kaliningrad conserve dans l'ensemble, les proportions atteintes vers la fin des années 90. La croissance industrielle a déclenché une croissance du transport, du commerce, de la construction et des services.

3. L'état actuel de l'industrie de Kaliningrad est caractérisé par une division claire en deux groupes industriels, orientés à l'exportation et orientés à la substitution de

l'importation. Le premier est représenté par l'extraction de carburant et par le bois, la pulpe et l'industrie du papier (avec réserve puisque la partie plus petite de sa production atteint le marché russe). Le deuxième groupe comprend les industries de transformation alimentaire, de construction de machines et de meubles qui vendent leur rendement sur le marché russe principalement. Les industries de substitution à l'importation se développent de façon dynamique tandis que les entreprises orientées à l'exportation stagnent ou ne se développent que lentement. Dans l'ensemble, les exportations traditionnelles possèdent peu de potentiel pour croître. L'analyse de la structure industrielle mène à la conclusion que la région est parvenue à développer les industries où elle était déjà spécialisée lors de l'ère soviétique. Semblablement, les secteurs traditionnels éprouvent des changements qualitatifs profonds au changement intérieur vers de nouveaux produits. Le régime de la ZES a joué un rôle crucial pour le développement industriel actuel de la région de Kaliningrad. L'industrie régionale s'est réarrangée au fil de la dernière décennie afin de profiter pleinement des préférences de la ZES. Les principales industries sont en grande partie basées sur les préférences à un degré auquel elles ne pourraient probablement pas survivre si les préférences n'existaient pas.

4. L'analyse des courants commerciaux de Kaliningrad vers le continent russe et le commerce extérieur de la région mène aux conclusions suivantes.

- Le degré d'ouverture commerciale est extrêmement haut, avec les volumes d'échange excédant le PRB par un facteur de 2,7.

- Le commerce avec la Russie joue un rôle significatif dans la balance commerciale de l'Oblast de Kaliningrad afin de compenser plus de 40% du flux commercial global. Encore une chute de 40% sur le commerce avec l'Union Européenne élargie.

- L'Oblast prend un rôle d'associé commercial plus développé dans son commerce avec le continent russe qui achète les carburants, les matières premières et les biens manufacturés pour la vente. Cependant, la croissance commerciale débuta principalement à cause de l'existence de la Zone Economique Spéciale et du développement des industries de substitution à l'importation orientées vers les marchés russes.

5. Le commerce global indique des valeurs élevées de la commerce intra-branche. Bien que les avantages comparatifs basés sur les dotations de facteurs puissent encore être appropriés pour expliquer la spécialisation de Kaliningrad, leur puissance

explicative est limitée. Nous devons nous éloigner des facteurs de base pour aller vers d'autres facteurs, ressources et capitaux, notamment comprenant le cadre juridique. En même temps, le commerce extérieur comporte la majorité de secteurs avec des valeurs commerciales intra industries basses. Ici, la puissance explicative des avantages comparatifs est plutôt forte et toujours fortement appropriée pour la spécialisation de Kaliningrad.

6. De façon générale, Kaliningrad possède un avantage comparatif pour les produits à forte intensité de main d'œuvre comparés à l'UE-15 et l'Europe centrale, mais pas en comparaison avec la Russie. La région est comparativement désavantagée dans les marchandises onéreuses. Elle possède un avantage comparatif en coûts énergétiques comme facteur de production comparé à l'UE; au même temps, Kaliningrad à un désavantage comparatif par rapport au continent russe en ce qui concerne les coûts énergétiques. L'utilisation des avantages du coût de la main-d'œuvre et de l'efficacité de celle-ci, côte à côte avec des facteurs externes, a joué un rôle important pour la formation de la spécialisation courante de l'économie régionale.

7. Plusieurs chocs et autres processus économiques exogènes et leur impact sur l'économie et la spécialisation de Kaliningrad ont été analysés. Cinq d'entre eux ont défini de façon exogène les changements de la spécialisation de Kaliningrad au cours des quinze années de transition : rupture économique initiale de 1991-1992, la ZES, le ACP, la crise de 1998 et de l'élargissement de l'UE. Deux de plus, l'adhésion à l'OMC et l'Espace Economique Commun UE-Russie, sont susceptibles d'avoir des effets significatifs pendant les années à venir. La clef des principaux metaprocessus qui unit tous les facteurs est l'intégration à l'économie mondiale et la division du travail international. La rupture économique initiale à la période du démantèlement de l'Union Soviétique fut le choc le plus grave pour l'offre et la demande. En outre, la crise de 1998 fut un choc partagé avec la totalité de la Russie. C'était un choc typique d'approvisionnement avec des conséquences profondes pour l'économie nationale. Il peut être caractérisé comme choc asymétrique par rapport à Kaliningrad, puisqu'à court terme les conséquences étaient disproportionnées pour l'exclave par rapport à d'autres régions russes. Le reste des chocs était plutôt spécifiques à Kaliningrad. L'agrandissement de l'UE, tout en étant un événement puissant d'intégration pour l'UE-15 et les Etats de EEC, a eu des effets modestes de désintégration sur la région de Kaliningrad dans ses relations économiques avec ses voisins, la Pologne et la Lituanie.

Ces effets étaient évidents dans les déplacements des personnes et du commerce frontalier.

8. Une stratégie de spécialisation réussie devrait pouvoir réaliser deux résultats simultanément. D'abord, elle devrait laisser les coûts d'exclavement se réduire au minimum. Ensuite, elle devrait valoriser les ressources disponibles. En d'autres termes, une stratégie réussie sera favorable pour faire de l'enclavement de Kaliningrad une ressource. Une stratégie préférable devrait induire une telle spécialisation qui serait adaptée aux conditions spécifiques de Kaliningrad en tant qu'enclave, réduire au minimum les coûts et valoriser les ressources par la même occasion. Les questions de la spécialisation internationale et interrégionale dans le cas spécifique de Kaliningrad devraient être regardées de façon combinée et inséparablement l'une de l'autre.

9. Une spécialisation optimale serait située dans la voie haute de développement complétée par la construction de nouveaux avantages concurrentiels dans les secteurs économiques choisis. Elle combine simultanément le travail pour le marché russe et le marché à l'exportation, notamment celui de l'UE. Une spécialisation optimale devrait réduire au minimum les coûts d'exclave et valoriser les ressources, de sorte que les occasions spécifiques aux enclaves aient plus de poids par rapport aux coûts spécifiques aux enclaves.

Ceci devrait être réalisé par le biais :

- du régime de l'ouverture économique pour permettre une spécialisation multidirectionnelle et un endroit optimal dans l'interface commerciale de l'UE-Russie ;
- de la valorisation de la situation géographique vers l'interaction étroite avec l'économie de l'UE ;
- de la concentration sur les activités à valeur ajoutée élevées pour contrecarrer les coûts de transaction spécifiques à l'enclave ;
- de la transférabilité décroissante des capitaux en se réorientant vers les capitaux spécifiques, ancrés dans le territoire ;
- de l'intensité décroissante du transport total de la production.

10. Une distribution optimale du PRB de Kaliningrad peut se décrire selon les lignes suivantes.

- La part de l'agriculture dans le PRB est déjà relativement basse et est susceptible d'augmenter à l'avenir. Dans l'ensemble, la spécialisation dans les produits agricoles est injustifiée pour la région de Kaliningrad, hormis quelques exceptions.

- La fabrication industrielle peut rester une forteresse de l'économie régionale et une locomotive pour le développement économique. Elle doit évoluer vers des activités et des secteurs à valeur ajoutée plus élevée avec un degré de territorialité plus élevé.

- Malgré l'augmentation de la part des services dans le PRB, son potentiel est peu employé. Les services, s'étendant du transport au tourisme, devraient prendre une part plus grande dans le PRB. Le transport, le tourisme et le « type porte propre » qui sont des services avancés dans le domaine de l'intermédiation commerciale sont entièrement compatibles avec le haut développement. Ils se sont également parfaitement adaptés à une spécialisation d'enclave idéale.

11. La question de la spécialisation de Kaliningrad doit être vue dans le cadre de l'interaction économique avec l'UE-Russie. Il n'y a aucune alternative économique viable pour Kaliningrad autre que de s'adapter à l'interface UE-Russie. La solution a deux composants principaux :

(a) le futur de l'économie régionale de Kaliningrad et sa spécialisation doivent être vus en liaison avec les perspectives des relations UE-Russie et de leur intégration économique,

(b) la spécialisation de Kaliningrad dépend des teneurs et de la dynamique des courants commerciaux entre la Russie et l'EU.

L'état actuel des relations UE-Russie n'est pas favorable au développement économique de la région de Kaliningrad. Le manque d'ouverture économique, les barrières élevées au marché de l'UE et les coûts élevés de transactions lors du commerce avec les régions russes (en partie provoquées par l'élargissement de l'Union Européenne) empêchent la transition vers une économie avancée et moins vulnérable. Une intégration économique plus complète ouvrirait le potentiel de la région. La convergence de normalisation, l'abaissement des TBT et le transit des personnes facilité ne sont pas de moindre importance que l'intégration commerciale plus traditionnelle. Ceci doit être complété par une stabilité politique et des relations amicales voisines basées sur la confiance et la compréhension. L'intégration économique entre les associés nécessiterait un changement positif important pour l'enclave de Kaliningrad. Elle permettrait à Kaliningrad de réaliser une orientation multi vectorielle, produisant pour le

marché russe ainsi que pour le marché de l'Union Européenne et éviterait de telle sorte d'être fortement, et de façon malsaine, dépendante du marché russe. Elle contrecarrerait efficacement les inconvénients de petitesse de l'enclave. La conséquence la plus importante de l'intégration économique éventuelle UE-Russie est qu'elle aiderait à valoriser l'avantage de la région de Kaliningrad, qui consiste en la proximité du marché européen. Vice versa, les relations tendues de l'UE-Russie empêcheraient sérieusement le développement économique et rendraient Kaliningrad plus dépendant des subventions russes fédérales.

Références bibliographiques

Abramovitz, Moses (1986) Catching Up, Forging Ahead, and Falling Behind, *Journal of Economic History*, 46 (2), June: 385-406.

Administration de la Région de Kaliningrad (2003) *Strategiya socialno-ekonomicheskogo razvitiya Kaliningradskoy oblast kak regiona sotrudnichestva na period do 2010 goda* [The Strategy of the Social-Economic Development of the Kaliningrad Oblast as a Region of Cooperation until 2010]. Kaliningrad. www.gov.kaliningrad.ru.

Ahrend, Rudiger (2004) *Russian Industrial Restructuring: Trends in Productivity, Competitiveness and Comparative Advantage*. OECD Economics Department Working Papers 408.

Aliev, A., Tsykalo, V., Cherny, V. (2005) Vstupleniye Polshi v Evrosoyuz: posledstviya dlya Kaliningradskoy oblasti [Poland's EU accession: consequences for the Kaliningrad Oblast], *Mirovaya ekonomika i mezhdunarodnye otnosheniya*, (3): 54-63.

Armstrong, H.W., Read R. (1998a) Trade and Growth in Small States: The Impact of Global Trade Liberalization, *World Economy*, 21(4): 563-585.

Armstrong, H.W., Kervenoael, R.J. de, Li, X., Read, X. (1998b) A Comparison of the Economic Performance of Different Micro-states and Between Micro-states and Larger Countries, *World Development*, 4 (avril): 639-656.

Arnold, Karl-Heinz (2001) Nach Abschottung die Zitterrämie [After Isolation - the Trembling (Bonus)]. *Berlinische Monatsschrift* Heft 6: 42-50. <http://www.berlingeschichte.de/bms/bmstxt01/0106proe.htm>, disponible juillet 2007.

Asharin, M. (2001) *Vneshneekonomicheskaya besopasnost' Rossiyskoy Federacii v Baltiyskom regione (na primere Kaliningradskoy oblasti)* [The foreign economic security of the Russian Federation in the Baltic region (on the example of the Kaliningrad Oblast)]. Executive summary of the doctoral thesis. Moscow: Academy of Diplomacy MID RF.

Atkinson, William C. (1951) Gibraltar: The Spanish Case. *The Fortnightly*, February, 169: 84.

Auhagen, Hubert (1967) *Die völkerrechtliche Stellung der Enklaven und Exklaven* [The Position of Enclaves and Exclaves in International Law], Göttingen, Diss.

Bähr, Johannes (2001) *Industrie im geteilten Berlin (1945-1990)* [Industry in parted Berlin (1945-1990)]. Einzelveröffentlichungen der historischen Kommission zu Berlin, Band 83, Berlin.

Balassa, Bela (1965) *Trade Liberalization and 'Revealed' Comparative Advantage*, Manchester School of Economic and Social Studies, 33 (May): 90-123.

Balassa, Bela (1989) *Comparative Advantage, Trade Policy, and Economic Development*. New York: New York University Press.

Balassa, Bela, Bauwens, Luc (1988) *Changing Trade Patterns in Manufactured Goods: An Econometric Investigation*. Contributions to Economic Analysis No. 176, Amsterdam: North Holland.

Bano, Arsenio, Rees, Edward (2002) *The Oecussi–Ambeno enclave. What does the future hold for this neglected territory?*

<http://www.insideindonesia.org/edit71/Oecussi.htm>, disponible juillet 2007.

Baldone, S., Sdogati, F., Tajoli, L. (2001) Patterns and Determinants of International Fragmentation of Production: Evidence from Outward Processing Trade between the EU and Central Eastern European Countries, *Weltwirtschaftliches Archiv*, 137(1): 80-104.

De Benedictis, Luca, Tamberi, Massimo (2001) *A Note on the Balassa Index of Revealed Comparative Advantage*, <http://ssrn.com/abstract=289602>, disponible juillet 2007.

Belianin, Alexey (2002) *Russia's trade relations with the EU and the CIS: the gravity model approach*, RECEP Working Paper.

Barjak, F., Heimpold, G. (1999) *Development Problems and Policies at the German Border with Poland – Regional Aspect of Trade and Investment*, Discussion Paper 101, Institute for Economic Research, Halle.

Baxendale, J., Dewar, S., Gowan, D. (eds.) (2000) *The EU and Kaliningrad: Kaliningrad and the Impact of EU Enlargement*, Federal Trust, London.

Bhagwati, Jagdish (1995) *U.S. Trade Policy: the Infatuation with Free Trade Areas*, Bhagwati, J., Krueger A. *The Dangerous Drift to Preferential Trade Agreements*. Washington: American Enterprise Institute.

Biger, Gideon (ed.) (1995) *The Encyclopedia of International Boundaries*, Jerusalem Publishing House Ltd..

Bilchak, V., Telyatnikov, A. (1995) *Centr i anklavny region: problemy vzaimootnosheniy* [The Centre and the Enclave Region: the Problems of the Relationship], *Vestnik Baltiyskogo nauchnogo centra*, 3 (January-March): 12-18.

Bilchak, Vasili, Samson, Ivan, Fedorov, Gennady (2000) *Kaliningradsky polyus integracii* [The Kaliningrad Pole of Integration], Grenoble, Kaliningrad.

Birkenbach, H-M., Wellmann, C. (eds.) (2003). *The Kaliningrad Challenge. Options and Recommendations*. LIT: Münster, Hamburg, London.

Blua, Antoine (2004) *Central Asia: Enclave Residents Face Numerous Hurdles*, RFE/RL, 4 November, www.rferl.org

Bolli, Max (1954) Die Enklave Büsingen [The Enclave Büsingen], *Geographica Helvetica*, IX, No. 4, 1954, Bern.

Boockmann, Hartmutt (1992) *Ostpreussen und Westpreussen* [East Prussia and West Prussia], Sieglar Verlag, Berlin.

Borodavkina, Natalya (2001) Sozdaniye gosudarstvennoy sistemy sodeystvia eksportu [Establishment of the State System of Export Promotion], *Vestnik Baltiyskogo nauchnogo centra*, 2 (15): 125-132.

Brekelmans, F.A. (1965) *De Belgische enclaves in Nederland* [Belgian enclaves in the Netherlands]. Tilburg.

Brenton, Paul, Vancauteren, M. (2001) *The Extent of Economic Integration in Europe: Border Effects, Technical Barriers to Trade, and Home Bias in Consumption*, CEPS Working Document 171, www.ceps.be

Brenton, Paul (2002). *The Economic Impact of an EU-Russia Free Trade Agreement*. Brussels: CEPS, mimeo.

Brenton, Paul, Manzocchi, Stefano (2002) *Enlargement, trade and investment : a review of economic impacts*, Brenton, Paul, Manzocchi, Stefano (eds.) *Enlargement, Trade and Investment. The Impact of Barriers to Trade in Europe*. CEPS, Brussels, and Edward Elgar, Cheltenham, Northampton.

Brenton, Paul, Manchin, Miriam (2002) *Trade Policies in Russia and the EU with Implications for the Economic Impact of a Free Trade Agreement*, Brussels: CEPS, mimeo.

Brenton, Paul, Tourdyeva, Natalia, Whalley, John (2002) *The Economic Impact of a Free Trade Agreement between Russia and the EU: Numerical Simulations using a General Equilibrium Trade Model*, Brussels: CEPS, mimeo.

Broadman, H.G. (ed.) (1998) *Russian Trade Policy Reform for WTO Accession*, World Bank Discussion Papers, 401.

Čaplánová, Anetta, Dezséri, Kálmán (2002) *Technical barriers to trade and the exports of Central and Eastern European countries to the EU: an overview*, Brenton, Paul, Manzocchi, Stefano (eds.) *Enlargement, Trade and Investment. The Impact of*

Barriers to Trade in Europe. CEPS, Brussels, and Edward Elgar, Cheltenham, Northampton.

Carabaza, de Santos (1992) *Melilla y Ceuta; Las últimas colonias*, Talasa, Madrid.

Carluer, Frédéric (2004) *Pouvoir économique et espace. Analyses de la divergence régionale*. Paris : L'Harmattan.

Carr, M. (1997) Policing the frontier: Ceuta and Melilla, *Race and Class*, 39(1):61-66.

Catudal, Honoré Marc (1971a) *Steinstücken: a study in Cold War politics*, Vantage Press, NY.

Catudal, Honoré Marc (1971b) *Steinstücken: The Politics of a Berlin Exclave*, World Affairs, Vol. 134, 1: 51-62.

Catudal, Honoré Marc (1972) *The Berlin Agreements: An exchange of Exclaves and Enclaves*, Geoforum, 11 (September): 78-80.

Catudal, Honoré Marc (1974a) Exclaves, *Cahiers de Géographie de Québec*, 18(43): 107-136.

Catudal, Honoré Marc (1974b) Berlin's New Boundaries, *Cahiers de Géographie de Québec*, 18(43): 213-226.

Catudal, Honoré Marc (1979) *The Exclave Problem of Western Europe*. University of Alabama Press.

Chabanova, A.V. (2002) *Razlichiya v kaliningradskom soziume: rezultaty sociologicheskogo issledovaniya* [Differentiality of the Kaliningrad Sozium: the Results of the Sociological Research], in: Klemeshev, A.P. (ed.) *Kaliningradsky sozium v evropeyskom kontekste* [Kaliningrad sozium in European context], Kaliningrad, Kaliningrad State University Press.

CIA (2004) *The World Factbook*. <http://www.cia.gov/cia/publications/factbook/>
Disponible juillet 2007.

Colletis, G., Pecqueur B. (1993) Intégration des espaces and quasi-intégration des firmes: vers de nouvelles rencontres productives? *Revue d'économie régionale et urbaine*, (3).

Colletis, G., Pecqueur B. (1994) *Les facteurs de la concurrence spatiale et la construction des territoires*, Organization of production and territory: local models of development, Ginni Luculano Editore, Pavie.

Colletis-Wahl, Kristian, Perrat, Jacques (2004) *Proximités et dynamiques spatiales*, in: Pecqueur, Bernard, Zimmermann, Jean-Benoît, *Economie de proximités* ; Paris : Lavoisier, Hermes Sciences, 115-133.

Commission of the European Communities (2001) *Communication from Commission to the Council "The EU and Kaliningrad"*, Brussels, 17.01.2001, COM 2001 26 (final). http://europa.eu.int/comm/external_relations/north_dim/doc/com2001_0026en01.pdf

Commission of the European Communities (2002) *Communication from Commission to the Council "Kaliningrad: Transit"*, Brussels, 18.09.2002, COM 2002 510 (final). http://europa.eu.int/comm/external_relations/north_dim/doc/com02_510.pdf

Courlet, Cl. (1995) *Globalisation et frontière*, Rencontres européennes : discontinuité et cohésion des territoires frontaliers, Nice-Menton, 19-21 janvier.

Crusol, J., Hein, P. and Vellas, F. (ed.) (1988) *L'enjeu des petites économies insulaires*, Paris, Economica.

Delius, Friedrich Christian and Lapp, Peter Joachim (1999) *Transit Westberlin. Erlebnisse im Zwischenraum* [Westberlin Transit. Experience in No Man's Land]. Ch. Links Verlag, Berlin.

Dewar, S. (2000) *What is to be done?* Baxendale J., Dewar S., Gowan, D. (eds.) *The EU and Kaliningrad: Kaliningrad and the Impact of EU Enlargement*, Federal Trust, London, 231-264.

Dollar, David (1992) *Outward-Oriented Developing Economies Really Do Grow More Rapidly: Evidence from 95 LDCs, 1976-1885*, *Economic Development and Cultural Change*, April, 40: 523-544.

Dollar, David, Wolff, Edward N. (1993) *Competitiveness, Convergence, and International Competition*. Cambridge (MS), London: The MIT Press.

Dudarev, Grigory, Boltramovich, Sergey, Filippov, Pavel, and Hernesniemi, Hannu (2004) *Advantage Northwest Russia. The New Growth Centre of Europe?* ETLA, Helsinki, 2004.

Duser, E. van, Sutyryn, S., Kapustkin, V. (2000) *Rossiya i mezhdunarodnaya trgovaya sistema [Russia and International Trade System]*, Petropolis: Saint Petersburg.

Eliseeva, Irina, Burova, Natalya (2002) *The measurement of the shadow economy in St. Petersburg and Kaliningrad*, paper presented to RECEP conference « Russia's opening to the world economy and the building of a common European economic space », Moscow 20-21 Sept. 2002.

Emerson, Michael, Tocci, Nathalie, Vahl, Marius, Whyte, Nicholas (2001) *The Elephant and the Bear. The European Union, Russia, and Their Near Abroads*. CEPS, Brussels.

Emerson, Michael (2005) *EU-Russia Four Common Spaces and the Proliferation of the Fuzzy*, CEPS Policy Brief 71, May.

Endacott G.B. (1973) *A History of Hong Kong*. Oxford University Press: Hong Kong.

Engel, C., Rogers, J.H. (1996) How wide is the border? *American Economic Review* 86(5): 1112-1125.

EU and Russia (2002) *Joint Statement on Transit between the Kaliningrad Region and the Rest of the Russian Federation*.

http://europa.eu.int/comm/external_relations/russia/summit_11_02/js_kalin.htm

EU and Russia (2003) *The Common European Economic Space (CEES) Concept Paper*. Annex I to the Joint Statement of the 12th EU-Russia Summit (Rome, 5-6 novembre).

EU and Russia (2004) *Joint Statement on EU Enlargement and EU-Russia Relations* signée en avril 27, 2004.

http://europa.eu.int/comm/external_relations/russia/russia_docs/js_elarg_270404.htm

EU and Russia (2005) *Road Map for the Common Economic Space - Building Blocks for Sustained Economic Growth*

http://europa.eu.int/comm/external_relations/russia/summit_05_05/finalroadmaps.pdf#ces#

EU-Russia Cooperation Program (2003) *Kaliningrad Region External Trade: Present and Future*, Economic Bulletin no.1, Europeaid/114287/CSV/RU. (écrit par Vinokurov, E., Kharin, A., Yershov, A., Usanov, A.).

EU-Russia Cooperation Program (2004a) *Export support in the Kaliningrad Oblast*, Economic Bulletin no.2, EuropeAid/114287/C/SV/RU. (écrit par Klessova, S., Ershov, A., Bunatian, G., Usanov, A., Kharin, A.).

EU-Russia Cooperation Program (2004b) *Foreign Investment in the Kaliningrad Region: Diagnostic of Status, Support Measures, and Impact of the Investment Environment in the Region*, Economic Bulletin no.3, Europeaid/114287/C/SV/RU. (écrit par Belonogova, M., Vialkin A., Ershov, A., Klessova, S., Usanov, A., Kharin, A.).

EU-Russia Cooperation Program (2004c) *Regional Policies in the Border Areas of Poland and Lithuania*, Economic Bulletin no.4, Europeaid/114287/C/SV/RU. (écrit par Bunatian, G., Vialkin A., Ershov, A., Klessova, S.).

EU-Russia Cooperation Program (2004d) *Competitiveness of Enterprises in Kaliningrad Region: Analysis of Macro- and Microeconomic Factors*, Economic

Bulletin no.5, Europeaid/114287/C/SV/RU. (écrit par Bunatian, G., Vialkin A., Ershov, A., Klessova, S., Usanov, A., Kharin, A.).

Fairlie, Lyndelle D., Sergounin A. (2001) *Are Borders Barriers? EU Enlargement and the Russian region of Kaliningrad*, Ulkopolittinen instituuti & Institut für Europäische Politik.

Fedorov, G.M. (1998a) *Geopoliticheskoye polozheniye Kaliningradskoy oblast I perspektivy ee ekonomicheskogo razvitiya* [The Geopolitical Location of the Kaliningrad Oblast and the Perspectives of Economic Development], *Vestnik Baltiyskogo nauchnogo centra*, 1(10): 21-28.

Fedorov, G.M. (1998b) *O perspektivakh poetapnogo vkhozhdeniya Rossiyskoy Federacii v Evrosoyuz i vozmozhnoy roli Kaliningradskoy oblasti v etom processe* [On the perspectives of the phased EU accession of the RF and the potential role of the Kaliningrad Oblast in this process], *Vestnik Baltiyskogo nauchnogo centra*, 2(11): 19-25.

Filippov, Pavel, Dudarev, Grigory, and Osipov, Alexey (2003) *Energy³. Raw Materials, Production and Technology. A Competitive Analysis of the Northwest Russian Energy Cluster*. ETLA, Helsinki.

Firdmuc, Jan, Firdmuc, Janko (2000), *Disintegration and Trade*, CEPR Discussion Paper 2641.

Friedmann J. (1968) *Regional Development Policy*. Cambridge.

Fustier, Bernard and Burgarella-Mattei, Marie-Noëlle (1996) *Frontière et isolement : Les cas des petites économies insulaires*, Sciences de la société. Territoires Frontalières. Continuité et cohésion. No.37, février 1996.

Gaenzle, Stefan, Muentel, Guido, Vinokurov, Evgeny (eds.) (2007) *Adapting to European Integration? The Case of the Russian Exclave Kaliningrad*. Manchester University Press, Manchester.

Gareev, T., Zhdanov, V., Zverev, Yu., Fedorov, G., Tsikel, M. (2005) *Stanovleniye novoy ekonomiki Kaliningradskoy oblasti* [Establishment of the new economy of the Kaliningrad Region], Kaliningrad State University Press.

Gareev, T., Zhdanov, V., Fedorov, G. (2005) *Novaya ekonomika Kaliningradskoy oblasti* [The new economy of the Kaliningrad Region], *Voprosy Ekonomiki* 2.

Gemeenten [Communities] Baarle-Hertog en Baarle-Nassau (1999) *Baarle-Nassau, Baarle-Hertog; Proeftuin voor Europa* [Baarle-Nassau, Baarle-Hertog. A Test Garden for Europe]. Tilburg.

Gerschenkron, Alexander (1952) *Economic Backwardness in Historical Perspective*, Hoselitz, Bert F. (ed.) *The Progress of Underdeveloped Areas*. Chicago: University of Chicago Press.

Gold, Peter (1994) *A Stone in Spain's Shoe: the Search for the Solution for the Problem of Gibraltar*. Liverpool University Press.

Gold, Peter (2000) *Europe or Africa? A Contemporary Study of the Spanish North African Enclaves of Ceuta and Melilla*. Liverpool: Liverpool University Press.

Gold, Peter (2005) *Gibraltar: British or Spanish?* Routledge: Oxford and New York.

Gornig, Gilbert H. (1995) *Das nördliche Ostpreussen. Gestern und Heute* [North-East Prussia. Yesterday and Today]. Kulturstiftung der deutschen Vertriebenen, Bonn.

Granberg A.G. (2000) *Osnovy regionalnoy ekonomiki* [The Foundations of the Regional Economy], Moscow: Higher School of Economics.

Grand Larousse Universel (1989) *Enclave*, vol. 6, Paris : Larousse, 3729.

Grubel, Herbert G., Lloyd, Peter J. (1975) *Intra-Industry Trade: The Theory and Measurement of International Trade in Differentiated Products*, New York: Wiley.

Hanson G.H. (1996) Integration and the Location of Activities – Economic Integration, Intra-Industry Trade, and Frontier Regions, *European Economic Review*, Vol. 40, pp. 941-949.

Hanson, G.H. (1998) Regional Adjustment to Trade Liberalization, *Regional Sciences and Urban Economics*, 28: 419-444.

Hanson, G.H. (2000) *Scale Economies and the Geographic Concentration of Industry*, NBER Working Paper 8013.

Hartshorne, Richard (1937) The Polish Corridor, *Journal of Geography*, Vol. 36 (May): 161-176.

Harver, M. (1996) *Gibraltar*. Spellmount.

Havlik, Peter (2002) *Convergence and Asymmetries in EU-Russian Economic Relations*, paper at RECEP Conference “Russia's opening to the world economy and the building of a common European economic space”, 20-21 septembre.

Heidelmeyer, Wolfgang (Ed.) (1962) *Dokumente zur Berlin-Frage 1944 – 1962*. Mit einem Vorwort des Regierenden Bürgermeisters Willy Brandt. München 1962.

Hein, P. (1988) *Le problème de la spécificité des petits pays insulaire*, Crusol J., Hein P., Vellas F. (ed.) *L'enjeu des petites économies insulaires*. Paris, Economica, 15-42.

Hesse, Markus, Rodrigue, Jean-Paul (2004) The Transport Geography of Logistics and Freight Distribution, *Journal of Transport Geography*.

Hidden Europe (2005) Tangled Territories. *Hidden Europe* 3(July): 12-17.

Ho, Yin-Ping (1986) *Hong Kong's Trade and Industry: Changing Patterns and Prospects*. Cheng, Joseph Y.S. (ed.) Hong Kong in Transition. Oxford University Press, Hong Kong.

Hoerning, Erika M. (1992) *Zwischen den Fronten. Berliner Grenzgänger und Grenzhändler 1948-1961* [Between the Lines. The Border Commuters and Border Traders of Berlin], Köln, Weimar, Wien: Böhlau Verlag.

Hoover, E.M. (1948) *The Location of Economic Activity*, New York: McGraw-Hill.

Houtum van, H. (2000) *An overview of European geographical research on border and border regions*, Paper presented at the Border Research Workshop in Aaberna, May.

Hufbauer, G., Elliott, K. (1994) *Measuring the Costs of Protection in the United States*, Washington D.C.: Institute for International Economics.

Iborra, Francisco Aguilera (2000) *Gibraltar. Optionen unter Berücksichtigung der internationalen Politik und des völkerrechtlichen Rahmens* [Gibraltar. Options in Regard to the International Politics and International Law]. München, Universität der Bundeswehr.

IET (2002) *Problems Related to Development of the Kaliningrad Region As an Exclave Territory of the Russian Federation*, IET, Moscow.

IET (2004) *Russian Economy in 2003. Trends and Outlooks*. Moscow.

International Court of Justice (1959) *Case Concerning Sovereignty over Certain Frontier Lands (Belgium/Netherlands)*, several vols., La Haye.

I.C.J. Reports (1959) *Case Concerning Sovereignty over Certain Frontier Land*, Judgement of June 20.

I.C.J. Reports (1960) *Case Concerning Right of Passage over Indian Territory*, several vols., La Haye.

International Legal Materials (1979) *Treaty concerning Sovereignty and Maritime Boundaries in the Area between the Two Countries, Including the Area Known as Torres Strait, and Related Matters*, December 18, 1978, Australia-Papua New Guinea, 18, 291.

International Legal Materials (1992) *St. Pierre and Miquelon case*, supra note 287, (31): 169-71.

Isupov, V.S., Kretinin, G.V. (1996) *Vostochnaya Prussia. S drevneyshich vremen do konca vtoroy mirovoy voyny* [East Prussia. From Ancient Times until the end of the World War II]. Kaliningrad Book Press: Kaliningrad.

Ivanov I.D. (2001) *Rasshireniye Evrosoyuza i interesy Rossii* [The EU Enlargement and Russian Interests], *Sovremennaya Evropa* 3(76-86).

Ivchenko, V. (2001) *O dolgosrochnoy strategii Rossii po sokhraneniyu i razvitiyu ekskavnogo regiona – Kaliningradskoy oblasti* [On the Russian long-term strategy of the preservation and development of the exclave region – Kaliningrad Oblast], *Vestnik Baltiyskogo nauchnogo centra*, 2: 3-10.

Jackson, W. (1987) *The Rock of the Gibraltarians*. Associated University Press.

Jeschonnek, Friedrich, Riedel, Deter and Durie, William (2002) *Allierte in Berlin 1945-1994. Ein Handbuch zur Geschichte der militärischen Präsenz der Westmächte* [The Allies in Berlin 1945-1994. A Handbook of the History of the Military Presence of the Western Powers]. Berlin Verlag Anrno Spitz GmbH.

Joenniemi, P., Dewar, S., Fairlie, L.D. (2000) *The Kaliningrad Puzzle – A Russian Region within the European Union*. Karlkrona, Sweden: The Baltic Institute and the Åland Islands Peace Institute.

Jones, Stephen B. (2000) *Boundary-Making: A Handbook for Statesmen, Treaty Editors and Boundary Commissioners*, Monograph Series of the Carnegie Endowment for International Peace, Division of International Law, No. 8., William S Hein & Co.

Jones, R., Kierzkowski, H. (1997) *Globalization and the Consequences of International Fragmentation*, Festschrift in Honor of Robert A. Mundell.. Washington, D.C.: The World Bank.

Jovanović, Miroslav (1998) *International Economic Integration. Limits and Prospects*. New York: Routledge.

Juhel, Mark (1999) *The Role of Logistics in Stimulating Economic Environment*, paper presented at *China Logistics Seminar*, Beijing, 28-29 November.

KRCS (Kaliningrad Regional Committee for Statistics) (2002) *Kaliningradskaya oblast v cifrach 2001* [Kaliningrad Region in Numbers 2001], Kaliningrad.

KRCS (2004) *Kaliningradskaya oblast v cifrach 2004* [Kaliningrad Region in Numbers 2004], Kaliningrad.

KRCS (2005) *Kratkiy statisticheskiy sbornik 2005* [Short Statistics 2005], Kaliningrad.

KRCS (2006) *Kratkiy statisticheskiy sbornik 2006* [Short Statistics 2006], Kaliningrad.

Kaliningrad Centre de Sociologie (2002) *Kaliningradskaya problema: factor obshchestvennogo mneniya* [Kaliningrad Problem: the Factor of the Public Opinion], *Kaliningradskaya Pravda*, 10.12.2002: 7-8 et 17.12.2002: 10.

Kernohan, David, Vinokurov, Evgeny (2004) *The EU-Russia WTO Deal: Balancing Mid-term and Longer-term Growth Prospects?* CEPS Commentary, October. http://www.ceps.be/Article.php?article_id=382

Khlopeckiy, A., Fedorov, G. (2000) *Kaliningradskaya oblast: region sotrudnichestva* [Kaliningrad oblast: the region of cooperation], Yantarny Skaz: Kaliningrad.

Kiel international ad-hoc group of experts on Kaliningrad (2002) *Kaliningrad in Focus. Policy recommendations in the perspective of problem-solving*, Schleswig-Holstein Institute for Peace Research, SHIP-Texts 67.

Klemeshev, A., Kozlov S., Fedorov, G. (2002) *Ostrov sotrudnichestva* [The Island of Cooperation], Kaliningrad State University Press, Kaliningrad.

Klemeshev, A., Fedorov, G. (2004) *Ot izolirovannogo eksklava – k “koridory razvitiya”*. *Al'ternativy rossiyskogo eksklava na Baltike* [From an isolated exclave – to a “development corridor”. The alternatives of the Russian exclave on the Baltics], Kaliningrad: Kaliningrad State University Press.

Klemeshev, A. (2005) *Problema eksklavnosti v kontekste globalizatsii* [The problem of exclavity in the context of globalisation]. St. Petersburg University Press.

Kobushko, Taras (1999) *Vstupleniye Rossii v VTO i rol' regionalnykh vlastey v vypolnenii usloviy chlenstva* [Russia's WTO Accession and the role of the regional authorities in fulfilling the conditions of the membership], IMEMO RAN: Moscow.

Korolev, I.S. (2001) *Rossiya na puti v VTO: otraslevoy analys* [Russia on the Way to the WTO: Sectoral Analysis], IMEMO RAN: Moscow.

Korolev, I.S. (2002a) *Main impulses for Russia's europeanisation are in Russia itself, EU-Russian common market. Is it possible?* Moscow: Committee “Russia in United Europe”.

Korolev, I.S. (dir.) (2002b) *Opyt stran-chlenov VTO po zashite nacionalnykh interesov na vnutrennem i vneshnem rynkakh* [The WTO Member States' Experience of the Defense of the National Interests on the Internal and External Markets], *Mezhdunarodnaya ekonomika i mezhdunarodnye otnosheniya* [World Economy and International Relations], (8).

Korolev, I.S. (ed.) (2003) *Vsemirnaya trgovaya organisatsiya i natsionalnye ekonomicheskie interesy* [The World Trade Organisation and national economic interests], Moscow: Nauka.

Kostyashov, Yu.V. (1996) *Zaseleniye Kaliningradskoy oblasti posle vtoroy mirovoy voyny* [Inhabiting the Kaliningrad Region after the Second World War], Humanitarian Sciences in Russia, Moscow.

Kunze, Gerhard (1999) *Grenzerfahrungen. Kontakte und Verhandlungen zwischen dem Land Berlin und der DDR 1949-1989* [The Border Experiences. Contacts and Negotiations between the Land of Berlin and the GDR 1949-1990], Berlin.

Kuzin, Vladimir (2002) *Kaliningradskaya oblast do i posle vstupleniya RF v VTO* [The Kaliningrad Oblast Before and After the Russian WTO Accession], Social-Economic Development of the Kaliningrad Region, BGA: Kaliningrad.

Kuzin, Vladimir (2005) *Razvitiye klasterov v Kaliningradskoy oblasti* [Cluster Development in the Kaliningrad Region], mimeo.

Kuznetsova O.V., Mau V.A (2002) *Kaliningradskaya oblast: ot "nepotoplyemogo avianostsa" k "nepotoplyemomu sborochnomu tsehu"*. *Vzglyad iz Rossii*. [Kaliningrad Oblast: from the "unsinkable aircraft carrier" to the "unsinkable assembly shop". View from Russia], Committee "Russia in United Europe", Moscow.

Lafay, Gérard (1979) *Dynamique de la specialisation internationale*, Economica.

Lafay, Gérard, Herzog, Colette (1989) *Commerce international: la fin des avantages acquis*, Economica.

Lamande, Vincent, Vinokurov, Evgeny (2003) *Formation of Kaliningrad Trade Specialization* (Formirovaniye torgovoy spetsializatsii Kaliningradskoy oblasti), *Voprosy Ekonomiki* 2: 53-63.

Lamy, Pascal (2002), Stepping stones or stumbling blocks? The EC's approach towards the problem of multilateralism and regionalism in trade policy. *The World Economy*, novembre 2002, vol. 25, No. 10: 1399-1413(15).

Laursen, Keld (1998) *Revealed Comparative Advantage and the Alternatives as Measures of International Specialisation*. *Druid Working Paper* 98-30.

Levie, Howard S. (1983) *The Status of Gibraltar*. Boulder, Colorado: Westwood Press.

Linnemann, H. (1966) *An Econometric Study of International Trade Flows*, Amsterdam: North-Holland.

Liventsev N.N., Lisovolik Ya.D. (2002) *Aktualnye problemy prisoedineniya Rossii k VTO* [Actual problems of Russia's WTO accession], *Ekonomika*, Moscow.

Liuhto, K. (2005) *Kaliningrad after the EU Enlargement but before the legislative change concerning its special economic zone*, Liuhto, K. (ed.) *Kaliningrad 2020: its*

future competitiveness and role in the Baltic Sea economic region, Pan-European Institute, Turku,

Lösch, A. (1944) *Die räumliche Ordnung der Wirtschaft*, Fischer, Jena (English translation: *The Economics of Location*. New Haven, Yale University Press, 1954).

Matochkin, Yury, Kuzin, Vladimir, Vinokurov, Evgeny (2004) *Analiz opyta importnykh kvot v Kaliningradskoy oblasti (1998-2003)* [Analysis of the Experience of the Import Quotas in the Kaliningrad Region (1998-2003)], *Ekonomika Severo-Zapada Rossii* [Economics of the North-West of Russia], (2)1: 76-81.

Medvedev, Sergey, Ignatyev, Alexey (2005) *Kaliningrad as a Pilot Region in the EU-Russia Relation: Scenario Exercise*, Liuhto K. (ed.) *Kaliningrad 2020: its future competitiveness and role in the Baltic Sea economic region*, Pan-European Institute, Turku, 141-159.

Megoran, Nick (2002) *The Border of Eternal Friendship? The politics and pain of nationalism and identity along the Uzbekistan-Kyrgyzstan Fergana Valley Boundary, 1999-2000*. PhD thesis, Cambridge.

Megoran, Nick (2004) *To Survive, Villagers Buck Uzbek Border Controls*, Eurasianet, 25 May, www.eurasianet.org.

Minghi, Julian V. (1962) *Point Roberts, Washington – the problem of an American enclave*, *Yearbook, Association of Pacific Coast Geographers*, 29-34.

De Mesquita, Bruce Bueno, Newman, David, Rabuschka, Alvin (1996) *Red Flag over Hong Kong*, Chatham House Publishers, Chatham, New Jersey.

National Investment Council (2002) *Economic consequences of Russia's WTO accession*. Moscow.

Neven, D. (1995) *Trade Liberalization with Eastern Nations: How Sensitive?*, in Faini, R., and Portes, R. (eds), *European Union Trade with Eastern Europe: Adjustment and Opportunities*, London: CEPR.

Niebuhr, Annetrin, Stiller, Silvia (2002) *Integration Effect in Border Regions – A Survey of Economic Theory and Empirical Studies*. HWWA Discussion Paper 179.

Nies, Susanne (2003a) *Ach, Kaliningrad. Eine ungewöhnlich gewöhnliche Enklave* [Oh Kaliningrad. An Unusually Usual Enclave], *Osteuropa*, (53), 2-3/2003: 394-409.

Nies, Susanne (2003b) *Les enclaves - volcans éteints ou en activité*, Conesa Pierre (dir.) *La sécurité internationale sans les Etats*, *Revue internationale et stratégique*, No. 49.

NWCO (North-West Customs Office) (2001) *Obshaya kharakteristika vneshney ekonomicheskoy deyatel'nosti Kaliningradskoy oblasti v 4 kvartale 2000 goda i za god*

v celom. Tamozhenny bulletin' 2000/4. [General Characteristics of the Foreign Economic Activities of the Kaliningrad Oblast in the 4th Quarter of 2000 and in 2000 in general. Customs Bulletin 2000/4].

NWCO (2002) *Obshaya kharakteristika vneshney ekonomicheskoy deyatel'nosti Kaliningradskoy oblasti v 4 kvartale 2001 goda i za god v celom*. Tamozhenny bulletin' 2001/4. [General Characteristics of the Foreign Economic Activities of the Kaliningrad Oblast in the 4th Quarter of 2001 and in 2001 in general. Customs Bulletin 2001/4].

NWCO (2003) *Obshaya kharakteristika vneshney ekonomicheskoy deyatel'nosti Kaliningradskoy oblasti v 4 kvartale 2002 goda i za god v celom*. Tamozhenny bulletin' 2002/4. [General Characteristics of the Foreign Economic Activities of the Kaliningrad Oblast in the 4th Quarter of 2002 and in 2002 in general. Customs Bulletin 2002/4].

NWCO (2004) *Obshaya kharakteristika vneshney ekonomicheskoy deyatel'nosti Kaliningradskoy oblasti v 4 kvartale 2003 goda i za god v celom*. Tamozhenny bulletin' 2003/4. [General Characteristics of the Foreign Economic Activities of the Kaliningrad Oblast in the 4th Quarter of 2003 and in 2003 in general. Customs Bulletin 2003/4].

NWCO (2005) *Obshaya kharakteristika vneshney ekonomicheskoy deyatel'nosti Kaliningradskoy oblasti v 4 kvartale 2004 goda i za god v celom*. Tamozhenny bulletin' 2004/4. [General Characteristics of the Foreign Economic Activities of the Kaliningrad Oblast in the 4th Quarter of 2004 and in 2004 in general. Customs Bulletin 2004/4].

NWCO (2006) *Obshaya kharakteristika vneshney ekonomicheskoy deyatel'nosti Kaliningradskoy oblasti v 4 kvartale 2005 goda i za god v celom*. Tamozhenny bulletin' 2005/4. [General Characteristics of the Foreign Economic Activities of the Kaliningrad Oblast in the 4th Quarter of 2005 and in 2005 in general. Customs Bulletin 2005/4].
Kaliningrad.

Obolensky, V. (2004) Prisoedineniye Rossii v VTO i ee uchastie v integracii [Russia's accession to the WTO and its participation in globalisation], *Mirovaya ekonomika i mezhdunarodnye otnosheniya*, (3): 17-26.

O'Connell, D.P. (1965) *International Law*, London : Stevens & Sons, Vol. I.

OECD (2000) *Non-observed economy handbook*.

<http://www1.oecd.org/std/dnm/meetings/RfnoeOct2000/handbookv4.pdf>

OECD (2002) *OECD Economic Outlook*. Paris.

OECD (2004) *Economic Survey – Russian Federation 2004: Industrial Competitiveness*, www.oecd.org

(d')Olivier Farran, C. (1955) International Enclaves and the Question of State Servitudes, *International and Comparative Law Quarterly*, 4 (April): 297-307.

Perspektiva XXI (2004) *Otchet "Razvitiye gruppy predpriyatiy s uchetom socialno-ekonomicheskogo polozheniya Kaliningradskoy oblasti...v machinostroitelnoy i selskokhozyaystvennoy otraslyach regiona"* [Report "The Development of the Group of Enterprises in the Machine-Building and Agricultural Sectors Taking into Consideration the Social-Economic Situation of the Kaliningrad Oblast"], Kaliningrad.

Porter, Michael (1990) *The Competitive Advantage of Nations*, Macmillan Press, London and Basingtok.

Posdnyzkova N., Chernogayev Yu. (2005) *Time of trouble around Sokh, an enclave on the Kyrgyz-Uzbek border*, Deutsche Welle, 11 May, <http://enews.ferghana.ru/detail.php?id=26126126126.541,1347,6007071>

Ptak, Roderich, Habertzettl, Peter (1990) *Macao im Wandel. Fünf Studien zur Geschichte und Wirtschaft des Territoriums in der jüngeren Vergangenheit* [Macao in Transition. Five Studies on the History and Economy of the Territory in the Recent Past]. Franz Steiner Verlag, Stuttgart.

Raton, Pierre (1958) *Les Enclaves*, *Annuaire français de Droit International*, 186-95.

Ratti, Remiglio (1996) *Problématique de la frontière et du développement des régions-frontières*, *Sciences de la société. Territoires Frontaliers. Continuité et cohésion*. No.37, février 1996.

Rézette, R. (1976) *The Spanish Enclaves in Marocco*, *Nouvelles Éditions Latines*, Paris.

Revyakin, E. (2002) *Prioritety ekonomicheskoy politiki Rossii v Kaliningradskoy oblasti* [The Priorities of the Russian Economic Policy in the Kaliningrad Oblast]. *Mezhdunarodnaya ekonomika i mezhdunarodnye otnosheniya* [World Economy and International Relations], 12: 68-75.

Robinson, G.W.S. (1953) *West Berlin : the Geography of an Exclave*, *Geographical Review*, 43 : 540-57.

Robinson, G.W.S. (1958) *Ceuta and Melilla: Spain's Plazas de Saberaniá*, *Geography*, 43: 266-269.

Robinson, G.W.S. (1959) *Exclaves*, *Annals of the Association of Americal Geographers*, 49 (septembre): 283-95.

Richardson, David J., Zhang, Chi (1999) *Revealing Comparative Advantage: Chaotic or Coherent Patterns Across Time and Sector and U.S. Trading Partner?* NBER Working Paper 7212.

Richter, Friedrich (1997) *Ostpreußen und Regierungsbezirk Westpreußen* [East Prussia and the District of West Prussia], Opgenoorth, Ernst (Hrsg.) (1997) *Handbuch der Geschichte Ost- und Westpreußens. Teil IV.*

Royle, S.A. (1993) Only thirty minutes from the Great Circle Route: Canada's peripheral Atlantic islands, *Scottish Geographical Magazine* 109 (3): 171-179.

Rozhkov-Yuryevskiy, Y.D. (1996) *O primenimosti ponyatiy "anklav" i "eksklav" k kharakteristike Kaliningradskoy oblasti* [On the application of the definitions 'enclave' and 'exclave' to the characteristic of the Kaliningrad region], *Kaliningradskaya oblast: geographeskiye aspekty regionalnogo razvitiya* [Kaliningrad Oblast: geographical aspects of regional development], Kaliningradskiy Universitet, Kaliningrad, 74-80.

Samson, Ivan (ed.) (2000a) *Kaliningrad Region. The diagnosis of a crisis.* TACIS Prometee II, Grenoble, Moscow, Kaliningrad.

Samson, Ivan et. al. (2000b) *Kaliningrad Region 2010. Potential, Concepts and Prospects*, Grenoble, Kaliningrad, Moscow.

Samson, Ivan (2002) The Common European Economic Space between Russia and the EU: an Institutional Anchor for Accelerating Russian Reform, *Russian Economic Trends*, 11 (3): 7-15.

Samson, Ivan, Greffe, Xavier (2002) *The White Book "Common Economic Space: Prospects of Russia-EU Relations"*. (Moscow: Russian-European Centre for Economic Policy). October 2002.

Samson, Ivan, Lamande, Vincent, Elisseeva, Irina, Burova, Natalya, Fedorov, Gennady (2002) *A New Look of Kaliningrad Region.* <http://web.upmf-grenoble.fr/pepse/IMG/pdf/kalinewlook2.pdf>

Samson, Ivan, Lamande, Vincent and Vinokurov, Evgeny (2004) Measuring Regional Economic Development in Russia: The Case of the Kaliningrad Oblast, in: *European Urban and Regional Studies*, 11 (January): 71-81.

Scherrer, Rugolf Eugen (1973) *Der Zollanschluss der deutschen Enklave Büsingen an die Schweiz : zugleich ein Beitrag zur Lehre von der Gebietshoheit* [The Customs Inclusion of the German Enclave of Büsingen to Switzerland: Simultaneously a Contribution to the Doctrine of Territorial Sovereignty]. Zürich, Schulthess.

Siedentop, Irmfried (1938) *Büsingen und Verenaahof in der Schweiz.* Frankfurt: Verlad Moritz Dietsterweg).

Siedentop, Irmfried (1968) Geographie der Enklaven und Exklaven [Geography of Enclaves and Exclaves], *Zeitschrift für Wirtschaftsgeographie.* XII (1).

Smorodinskaya, N.V. (2001a) *Kaliningrad Exclave: Prospects for Transformation into a Pilot Region*. Institute of Economics RAS, East West Institute.

Smorodinskaya, Natalya (2001b) Kaliningrad v usloviyakh ob'yedineniya Evropy: vyzov i otvet [Kaliningrad in the Conditions of the European Unification: Challenge and Response], *Voprosy Ekonomiki*, 11: 106-127.

Smorodinskaya, Natalia, Zhukov, Stanislav (2003) *The Kaliningrad Enclave in Europe: Swimming Against the Tide. Diagnostics of the State and Potential of Economic Development*. East West Institute, 2003.

Switzerland and FRG (1964) *Vertrag zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und der Bundesrepublik Deutschland über die Einbeziehung der Gemeinde Büsingen am Hochrhein in das schweizerischen Zollgebiet*. Abgeschlossen am 23. November 1964, in Kraft getreten am 4. Oktober 1967, Stand 17. July 2001. [Treaty between Switzerland and the Federal Republic of Germany on the inclusion of Büsingen am Hochrhein into the Swiss customs territory. Signed 23 November 1965, came in force 4 October 1967, stand 17 July 2001]. <http://www.admin.ch/ch/d/ff/2000/5640.pdf>

TACIS (2002a) *The Kaliningrad Economy – at the Edge of EU Enlargement*, IMC/UPMF “Promoting Trade and Investment in Kaliningrad Oblast”, Economic Survey directed by Ivan Samson, TACIS, European Commission, Brussels.

TACIS (2002b) Second Economic Survey. *Analysis of the social and economic position of Kaliningrad Region and recommendations of regional development*. Economic Survey supervised by Georgy Dykhanov, IMC “Promoting trade and Investment in Kaliningrad Oblast – Russia”, TACIS, the European Union, October.

Tatarinov, Alexey (2002) *Evaluation of structural activities in the economy of the region*, paper presented to RECEP conference « Russia's opening to the world economy and the building of a common European economic space, Moscow 20-21 September, retrieved in 2003 at www.recep.ru

Timothy, Dallen J. (1996) Small and Isolated: the politics of tourism in international enclaves, *Acta Turistica*, 8(2):99-115.

Timothy, Dallen J. (1998), Tourism development in a small, isolated community: The case of Northwest Angle, Minnesota, *Small Town*, 29(1): 20-23.

Timothy, Dallen J. (1999), Cross-border Partnership in Tourism Resource Management: international parks along the US-Canada border, *Journal of Sustainable Tourism*, 7(3/4):182-205.

Timothy, Dallen J. (2000), Borderlands: An unlikely tourist destination?, *Boundary and Security Bulletin*, 8(1):57-65.

Timothy, Dallen J. (2001) *Benefits and Costs of smallness and peripheral location in tourism: Saint-Pierre and Miquelon (France)*, *Tourism Recreation Research*, 26(3):61-70.

Timothy, Dallen J., (2002), *Tourism in Borderlands: competition, complementarity, and cross-frontier cooperation*, in S. Krakover and Y. Gradus (eds), *Tourism in Frontier Areas*, Lexington Books, Baltimore, MD, pp. 233-258.

Tinbergen, J. (1962) *Shaping the World Economy: Suggestions for an International Economic Policy*, New York: the Twentieth Century Fund.

Usanov, Artur (2005) *Future Vision of the Kaliningrad Economic in the Baltic Sea Region*, Liuhto, K. (ed.) *Kaliningrad 2020: its future competitiveness and role in the Baltic Sea economic region*, Pan-European Institute, Turku, 122-140.

Usanov, Artur, Khariv, Alexandr (2005) *Sovremennaya situatsiya i problemy pererabatyvayushey promyshlennosti v Kaliningradskoy oblasti* [Contemporary situation and the problems of the processing industry in the Kaliningrad Oblast], Kaliningrad, mimeo.

Vast, Henri (1893-99) *Les Grands traités du règne de Louis XIV*, Paris : A. Picard et fils, 1893-99.

Vinokurov, Evgeny (2002a) *Anklavy v mirovoy ekonomike i politike* [Enclaves in World Economy and Politics: Experience of the Last Decennials], *Mezhdunarodnaya ekonomika i mezhdunarodnye otnosheniya* [World Economy and International Relations], 9: 83-88.

Vinokurov, Evgeny (2002b) *Development of Trade with Mainland Russia in the Trade Balance of Kaliningrad Region*, *Les Cahiers de l'Espace Europe*, Fall 2002.

Vinokurov, Evgeny (2003a) *Obsheye ekonomicheskoye prostranstvo ES-Rossiya i Kaliningrad* [Common Economic Space EU-Russia and Kaliningrad], *Mirovaya ekonomika i mezhdunarodnye otnosheniya* [World Economy and International Relations], 11:53-60.

Vinokurov, Evgeny (2003b) *Kaliningradu dolzhno byt' vozvrasheno ego prezhneye nazvaniye, Königsberg* [Kaliningrad should reacquire its previous name, Königsberg], *Kul'turny Sloy* (2).

Vinokurov, Evgeny (2004a) *Kaliningrad's borders and transit to mainland Russia: technicalities and remaining bottlenecks*. CEPS Commentary, February 2004. www.ceps.be

Vinokurov, Evgeny (2004b) *Kaliningrad in the Framework of the EU-Russian Dialogue: Toward Common Spaces*. Chair Interbrew Baillet-Latour Working Paper Series, No. 20, K.U. Leuven. <http://soc.kuleuven.be/iieb/ibl/publications.htm#working>

Vinokurov, Evgeny (2004c) *Transit is just a part of it: Kaliningrad and the free movement of people*. Association of International Experts on the Development of the Kaliningrad Region. www.kaliningradexpert.org.

Vinokurov, Evgeny (2004d) *Economic Prospects for Kaliningrad: Between EU Enlargement and Russia's Integration into the World Economy*. CEPS Working Document No.201. www.ceps.be

Vinokurov, Evgeny (2004e) *Ideya evropeysko-rossiyskoy zony svobodnoy trgovli v Kaliningradskoy oblasti* [The Idea of an EU-Russian Free Trade Zone in Kaliningrad Oblast], *Rossiya i Evropeyskiy Soyuz* [Russia and the European Union], Moscow: Kennan Institute, 249-257.

Vinokurov, Evgeny (2005a) *The Enclave-Specific Vulnerability of Kaliningrad*, Liuhto, Kari (ed.) *Kaliningrad 2020: its future competitiveness and role in the Baltic Sea economic region*, Pan-European Institute, Turku, 56-74.

Vinokurov, Evgeny, Usanov, Artur, Lindholm, Peter, Ignatyev, Alexey (2005b) *Kaliningrad in the Context of Establishing the EU-Russian Common Economic Space*, East-West Institute Policy Brief, www.ewi.org et www.kaliningradexpert.org

Vinokurov, Evgeny (2006a) *Kaliningrad Visa and Transit Issues Revisited*, CEPS Commentary, http://www.ceps.be/Article.php?article_id=531

Vinokurov, Evgeny (2006b) *Enclaves and Exclaves of the World. Setting the Framework for a Theory of Enclaves*. ZDES Working Papers, Bielefeld University/St. Petersburg State University, www.zdes.spb.ru

Vinokurov, Evgeny (2007a) *Kaliningrad: Enclaves and Economic Integration*. Special Report, CEPS, Bruxelles.

Vinokurov, Evgeny (2007b) *A Theory of Enclaves*. Lanham, MD: Lexington Books.

Vinokurov, Evgeny (2007c) *The Making of the Concept of the EU-Russian Common Economic Space*, Bruno, Sergi (ed.) *Trade and Industry Developments in Central and Eastern Europe*, Ashgate, London.

Vinokurov, Evgeny (2007d) *Integration of an Enclave into the International Economy: Changing Patterns of Kaliningrad's Economic Specialisation*, *International Journal for Economic Policy in Emerging Economies*, no.1.

Voronov, K. (2005) Kaliningradskaya Oblast v otnosheniyakh Rossii i ES: medlenny dreif [Kaliningradskaya Oblast in the Russia-EU relations: the slow drift], *Mirovaya ekonomika i mezhdunarodnye otnosheniya* (3): 17-26.

Welsh, Frank (1997) *A History of Hong Kong*. HarperCollinsPublishers, London.

Whyte, Brendan (2002a) *Waiting for the Esquimo, an historical and documentary study of the Cooch Behar enclaves of India and Bangladesh*, Research Paper 8, School of Anthropology, Geography and Environmental Studies, University of Melbourne. Publication of PhD thesis.

Whyte, Brendan (2002b) Bordering on the Ridiculous? A Comparison of the Baarle and Cooch Behar Enclaves. *The Globe*, 53:43-61.

Whyte, Brendan (2004) *En territoire Belge et a quarante centimetres de la frontiere', an historical and documentary study of the Belgian and Dutch enclave of Baarle-Hertog and Baarle-Nassau*. Research Paper No. 19, School of Anthropology, Geography and Environmental Studies (SAGES), University of Melbourne, Melbourne.

Wiedermann, Erich (2004). Hinter dem Zaun, da ist das Glück [Behind the Fence, Where the Happiness is], *Spiegel*, 42, 11.10.2004:138-143.

WTO Secretariat (2000) *Trade Policy Review: European Communities..*

WTO Secretariat (2004) *Trade Policy Review*. European Communities. WT/TPR/S/136 37.

Yahuda, Michael (1996) *Hong Kong. China's Challenge*. Routledge, London and New York.

Yeats, Adrian J. (1985) On the Appropriate Interpretation of the Revealed Comparative Index, *Weltwirtschaftliches Archiv*, 121: 61-73.

Yudanov, Yu. (2002) Baltiysky region: osobennosti formirovaniya blagopriatnogo klimata dlya pryamykh inostrannikh investitsiy [The Baltic Region: the peculiarities of the formation of a favourable climate for foreign direct investments], *Mezhdunarodnaya ekonomika i mezhdunarodnye otnosheniya* [World Economy and International Relations], 12: 58-67.

Yusupov, I. (2000) *Tendencii i problemy internacionalizatsii regionalnoy ekonomiki v RF* [Tendencies and Problems of the Internationalisation of the Regional Economies in the RF]. Executive Summary of the doctoral thesis. VNIKI: Moscow.

Zagashvili, V.S. (1997) *Ekonomicheskaya bezopasnost Rossii* [Economic Security of Russia], Moscow: Yurist.

Zernov, Alexey, Shopin, Konstantin (2005) *Kaliningrad Transit of Goods: In Need for a Strategic Approach to Problem-Solving*, East-West Institute Policy Brief.

Zhdanov, V. (2005) *Modern Terms and Future Competitiveness of the Kaliningrad Region's Economy*, Liuhto K. (ed.) Kaliningrad 2020: its future competitiveness and role in the Baltic Sea economic region, Pan-European Institute, Turku, 75-90.

Zverev Yu. M. (2003) *Kaliningradskaya oblast v klassifikacii anklavnykh (eksklavnykh) territories of the world* [The Kaliningrad Oblast in the classification of enclave (exclave) territories of the world]. Kaliningrad State University Press.

Appendice / Annexes

Tableau 1. Distribution sectorielle du PRB en 2003

PRB et ses composantes	Millions de roubles	%	Pour référence : Russie %
Prix du marché	52248,8		
Prix de base*	49840,7	100,0	
Biens :	20937,3	42,0	41,9
Production	13029,6	26,1	28,5
Construction	4474,7	9,0	7,8
Agriculture	3014,5	6,0	5,6
Services	28903,4	58,0	52,1
Services marchands :	20988,4	42,1	
Transports	4603,1	9,2	7,2
Communication	1223,1	2,5	
Commerce et restauration	9382,2	18,8	20,0
Services non marchands	7915,0	15,9	8,5

Source: KRCS (2004), Goskomstat, Russie.

Tableau 2. Structure de la valeur ajoutée brute (en %)

	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Valeur ajoutée brute	100	100	100	100	100	100
y compris :						
biens	48,3	56,7	51,8	45,6	42,1	48,9
secteurs :						
industrie	33,9	40,4	39,3	30,9	26,1	31,7
agriculture	8,6	8,1	6,3	6,4	6,0	5,9
sylviculture	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3
construction	4,9	7,3	5,3	7,4	9,0	10,5
autres:	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,5
Services :	51,7	43,3	48,2	54,4	58,0	51,1
y compris :						
services marchands (hors intermédiaires financiers et commerce extérieur)	38,1	33,1	38,1	41,6	42,1	39,3
Transports	9,0	8,1	8,0	9,6	9,2	-
Communication	2,5	2,5	3,0	3,7	2,4	-
commerce et restauration	16,6	11,7	16,7	16,7	18,8	-
Achats	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	-
Informatique	0,1	0,0	0,0	0,1	0,1	-
Immobilier	2,1	2,5	2,1	3,4	3,7	-
Activités générales commerciales de soutien au fonctionnement du marché	0,0	0,0	0,0	0,0	0,2	-

	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Géologie, géodésie, hydrométéorologie	0,4	0,5	0,5	0,5	0,3	-
Services pour l'agriculture	0,2	0,1	0,1	0,2	0,2	-
Entretien des routes	0,2	0,2	0,1	0,2	0,2	-
Services au logement	1,6	1,4	1,5	1,4	1,5	-
Services communaux	2,4	2,8	2,3	2,3	2,0	-
Services non-productifs	0,3	0,2	0,3	0,2	0,2	-
Assurance	0,2	0,2	0,2	0,2	0,3	-
Science et recherche	0,5	0,5	0,7	0,7	0,6	-
Santé et services sociaux	0,7	1,4	1,4	1,3	1,4	-
Education	0,7	0,6	0,8	0,7	0,7	-
Culture et art	0,2	0,2	0,2	0,2	0,1	-
Gouvernement public	0,3	0,2	0,2	0,2	0,2	-
Services non marchands	13,6	10,2	10,1	12,8	15,9	-
Logement	0,8	0,5	0,4	0,4	0,1	-
Services communaux	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-
Services pour l'agriculture	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	-
Science et recherche	0,0	0,0	0,1	0,1	0,1	-
Santé et services sociaux	2,0	1,7	1,8	2,4	1,9	-
Education	2,9	2,6	2,7	3,7	3,1	-
Culture et art	0,3	0,2	0,2	0,3	0,3	-
Gouvernement public	7,5	5,1	4,8	5,8	10,2	-

Source: KRCS.

Tableau 3. Comparaison de la croissance du PIB/PRB

	Croissance du PIB											Moyenne pondérée de la croissance	
	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	1995-2005	1999-2005
UE- 15	2,4	1,7	2,6	2,9	3,0	3,9	1,9	1,1	1,1	2,3	1,5	2,2	2,1
Estonie	4,5	4,4	11,1	4,4	0,3	7,9	6,5	7,2	6,7	7,8	9,8	6,4	6,6
Lettonie	-0,9	3,8	8,3	4,7	4,7	6,9	8,0	6,5	7,2	8,5	10,2	6,2	7,4
Lituanie	3,3	4,7	7,0	7,3	-1,7	3,9	6,4	6,8	10,5	7,0	7,5	5,7	5,8
Pologne	2,7	6,2	7,1	5,0	4,5	4,2	1,1	1,4	3,8	5,3	3,2	4,0	3,4
Danemark	2,8	2,8	3,2	2,2	2,6	3,5	0,7	0,5	0,7	1,9	3,1	2,2	1,9
Allemagne	1,7	1,0	1,8	2,0	2,0	3,2	1,2	0,1	-0,2	1,6	1,0	1,4	1,3
Finlande	3,4	3,8	6,2	5,0	3,4	5,0	1,0	2,2	2,4	3,6	2,1	3,5	2,8
Pays-Bas	3,0	3,4	4,3	3,9	4,7	3,9	1,9	0,1	-0,1	1,7	1,1	2,5	1,9
Norvège	4,4	5,3	5,2	2,6	2,1	2,8	2,7	1,1	1,1	3,1	2,3	3,0	2,2
Suède	4,1	1,3	2,3	3,7	4,5	4,3	1,1	2,0	1,7	3,7	2,7	2,9	2,9
Russie	-4,1	-3,6	1,4	-5,3	6,4	10,0	5,1	4,7	7,3	7,2	6,4	3,2	6,7
Kaliningrad	-16,2	-14,2	-4,5	-9,5	6,8	15,2	3,4	9,5	9,4	12,9	13,0	2,3	10,0

Source : Banque Mondiale, KRCS, différentes années.

Tableau 4. Productivité du travail en Russie, variation annuelle en pourcentage.

	Moyenne 1990-95	199 6	199 7	199 8	199 9	200 0	200 1	200 2	200 3
Industrie totale	-8,1	2,9	8,7	1,0	11,8	10,2	5,1	6,6	12,4
Industrie de puissance électrique	-10,3	-7,0	-4,4	-5,7	-5,3	-1,7	-1,1	-1,0	5,9
Industrie du carburant	-8,2	-2,2	4,6	0,3	9,7	6,2	-4,0	-2,9	18,7
Métallurgie ferreuse	-8,6	-2,0	7,5	-6,6	16,5	10,3	-2,4	1,1	20,4
Métallurgie non ferreuse	-13,4	-1,9	12,1	1,6	5,0	3,3	1,0	-2,1	9,7
Industrie chimique et pétrochimique	-11,2	-3,4	5,7	-0,3	26,3	9,5	5,7	10,0	10,0
Construction de machines et feronnerie	-8,5	4,5	11,1	-1,5	20,6	19,5	8,5	7,4	14,6
Abattage, travail du bois, pulpe et papier	-10,6	-9,0	11,8	10,5	15,4	8,4	7,7	15,2	7,3
Industrie de matériaux de construction	-13,1	-7,0	6,4	3,2	9,2	18,6	7,1	17,0	10,1
Industrie légère*	-20,1	-8,3	10,4	2,0	15,2	23,0	9,5	4,0	12,4
Industrie alimentaire	-11,8	-2,8	1,5	5,0	0,9	10,5	7,4	7,9	6,0

Source: Calculs de Goskomstat et OCDE. Ahrend (2004: 6).

Textiles, articles de fourrure et cuir seulement. Une large part de ce qui devrait être classé comme industrie légère dans d'autres pays est classée comme construction de machines en Russie.

Tableau 5. Analyse récapitulative des tarifs MFN de la CE, 2004

Analyse	Nombre de lignes	Taux appliqués en 2004					2002
		Nombre de lignes utilisées	Tarif moyen simple (%)	Ecarts (%)	Ecart type (%)	CV	Importations (USD millions)
Total	10 174	10 145	6,5	0-209,9	11,5	1,8	813 399,9
Selon définition OMC							
Agriculture	2 091	1 962	16,5	0-209,9	21,9	1,3	55 351,8
Animaux vivants et production de cette provenance	332	300	26,1	0-192,	29,4	1,1	4 475,3
Produits laitiers	160	108	41,7	0,2-209,	37,7	0,9	824,4
Café et thé, cacao, sucre etc.	303	279	16,6	0-114,4	15,7	0,9	9 496,3
Fleurs coupées et plantes	65	65	4,1	0-19,2	4,4	1,1	1 560,2
Fruits et légumes	452	452	15,3	0-150,1	15,8	1,7	12 388,1
Grains	55	55	39,6	0-101,1	27,8	0,7	2 745,7
Graines de colza, graisses, huiles et dérivés	164	160	6,7	0-75,8	12,3	1,8	11 196,7
Boissons et alcool	274	264	12,8	0-71,3	14,6	1,1	4 697,8
Tabac	30	30	18,3	2,2-74,9	21,2	1,2	1 232,9
Autres produits agricoles	256	249	4,7	0-76	9,4	2,0	6 734,5
Non agricole (sans carburant)	8 042	8 042	4,1	0-26	4,2	1,0	661 895,9
Poissons et productions poissonnières	381	381	12,6	0-26	6,4	0,5	11 983,6
Produits minéraux, pierres précieuses et métaux précieux	518	518	2,4	0-12	2,8	1,2	59 967,2
Métaux	1 043	1 043	1,8	0-10	2,3	1,3	52 589,3
Produits chimiques et fournitures photo	1 397	1 397	4,4	0-23,3	2,7	0,6	74 438,8
Cuir, caoutchouc, chaussures et matériel de voyage	291	291	4,7	0-17	4,6	1,0	21 817,5
Bois, pulpe, papier et ameublement	449	449	1,2	0-10	2,3	1,9	38 016,3
Textiles et vêtements	1 329	1 329	8	0-12	3,2	0,4	67 759,9
Equipement de transport	273	273	4,7	0-22	5,0	1,1	59 416,9
Machinerie non électrique	1 033	1 033	1,7	0-9,7	1,4	0,8	112 710,1

Machinerie électrique	605	605	2,8	0-14	3,4	1,2	97 760,9
Articles non agricole n.e.s.	723	723	2,4	0-14	2,0	0,8	65 435,5
Selon le secteur ISIC							
Pêche et agriculture	607	603	10,0	0-150,1	16,	1,7	31 473,2
Mines	132	132	0,2	0-8	1,0	5,0	112 339,8
Manufactures	9 434	9 319	6,4	0-209,9	11,1	1,7	667 428,7
Par stade de processus							
Matières premières	1 224	1 219	8,4	0-150,1	15,3	1,8	170 238,5
Produits semi traités	2 956	2 935	4,8	0-134,5	6,4	1,3	112 196,7
Produits entièrement traités	5 994	5 891	7,0	0-209,9	12,4	1,8	530 964,7

Source: OMC 2004: 44 (Estimations Secrétariat OMC, basées sur les données fournies par la Commission Européenne). Note: CV = coefficient de variation.

Tableau 6. Vue générale des secteurs sélectionnés parmi ceux protégés par la CE, 1999.

ISIC4	Secteurs	Nombre de lignes tarifaires	Tarifs NPF		BNT (%)	Mesures anti-dumping		Taux de protection complète (%)
			Taux moyens (%)	Taux maximum (%)		Nombre de lignes tarifaires	Taux (%)	
100a	Céréales	21	14,0	15,2	5,0			19,0
100b	Viande	26	11,2	12,1	64,8			76,0
100c	Produits laitiers	61	9,7	10,3	100,3			125,0
200	Mine	137	0,2	8,0	71,3	10	7,1	2,3
311-12	Produits alimentaires	1586	19,5	236,4	5,0			24,5
313	Boissons	180	8,6	64,0				8,6
314	Tabac	9	47,3	81,9				47,3
321	Textiles	1059	8,5	13,0	8,0	141	18,9	22,1
322	Habillement	225	11,6	13,0	19,0			30,6
323	Cuir et dérivés	102	3,2	9,7		9	27,9	5,7
331	Production bois	181	2,6	10,0		3	6,8	2,7
332	Ameublement et installations	38	1,8	5,6				1,8
341	Papier et dérivés	200	3,8	7,5				3,8
369	Productions non métalliques	132	2,4	7,0		1	0,0	2,4
371	Fer et acier	521	2,7	7,0	4,0	51	24,0	9,0
381	Produits métalliques	354	3,0	8,5		17	31,0	4,5
382	Machinerie	1017			n,a,			

3825	Equipement de bureau et ordinateurs	76	0,8	3,0	n,a,	1	13,5	1,0
383	Machinerie électrique	941	1,8	9,7	n,a,	3	0,0	1,8
3832	Radio, TV et communication	679						
384	Equipement de transport	354						
3841	Construction navale	63	1,6	6,2	n,a,			1,6
3842	Equipement ferroviaire	40	1,8	3,7	n,a,			1,8
3843	Véhicules motorisés	164	6,3	22,0	4,0			10,3
Tous secteurs:								
Moyenne simple			7,0				22,4	11,7
Moyenne pondérée au travail			6,4					12,8
Moyenne pondérée à la valeur ajoutée			6,6					12,3
Biens industriels (moyenne simple)			4,3					7,7
Agriculture								31,7

Source: Messerlin (2001: 22-23).

Notes: n.a. – les tarifs ad valorem équivalents de ces BNT ne sont pas disponibles.

ISIC – International Standard Industrial Classification.

NPF – nation la plus favorisée.