

УДК/UDC 338.47

## **Перспективы экономического развития транспортной инфраструктуры на территории полуэксклава**

Чумаков Александр Сергеевич

кандидат экономических наук, доцент, доцент кафедры региональной экономики и менеджмента

Западный филиал Российской академии народного хозяйства и государственной службы при Президенте Российской Федерации

г. Калининград, Россия

e-mail: chumakov-as@ganepa.ru

### **Аннотация**

Для развития Калининградской области создаются новые направления и программы. Одним из главных отраслей экономики указанного региона является транспортный комплекс. Данный комплекс состоит из таких видов транспорта, как воздушный, железнодорожный, речной, автомобильный, морской и трубопроводный. Грузовладельцы при перевозке грузов предпочитают пользоваться услугами морского и железнодорожного видов транспорта, в то время как жители и гости Калининградской области чаще используют воздушный и автомобильный. В условиях экономического развития региона вопросам транспортной составляющей уделяется важное внимание со стороны не только региональных органов власти, но и федеральных министерств и ведомств. В статье проведен анализ экономического потенциала региона, где особое внимание уделяется морскому, железнодорожному, автомобильному и воздушному транспорту.

**Ключевые слова:** транспортная инфраструктура, транспортный комплекс, экономика региона.

## Prospects for the economic development of transport infrastructure in the territory of the semi-exclave

Chumakov Aleksandr Sergeyeovich

Candidate of Economics, assistant professor, assistant professor of the Department of Regional Economics and Management

Western branch of the Russian Academy of National Economy and Public Administration under the President of the Russian Federation

e-mail: chumakov-as@ranepa.ru

### Abstract

New directions and programs are being created for the development of the Kaliningrad region. One of the main sectors of the economy of this region is the transport complex. This complex consists of such types of transport as air, rail, river, road, sea and pipeline. When transporting goods, cargo owners prefer to use the services of sea and rail transport, while residents and guests of the Kaliningrad region more often use air and road transport. In the context of the economic development of the region, important attention is paid to the transport component by not only regional authorities, but also federal ministries and departments. The article analyzes the economic potential of the region, where special attention is paid to sea, rail, road and air transport.

**Key words:** transport infrastructure, transport complex, regional economy.

На сегодняшний день вопросы транспортного развития регионов приобретают еще большее значение для экономического планирования на всех уровнях власти. Требуется согласованные действия существующих программ для актуализации Транспортной стратегии на период до 2030 г. и анализ текущего состояния отрасли. Калининградская область имеет особое геополитическое положение с точки зрения внешнеэкономического коридора, потенциал которого имеет важнейшее значение для всей страны.

Развитие морского транспорта в регионе имеет стратегическое значение для развития полуэксклава и является приоритетным направлением для формирования логистических цепей. Торговый порт Калинингра-

да занимает второе место по грузообороту на Балтике. Морской порт области дает возможность перерабатывать 9 млн т/г, рыбный порт - 4 млн т/г и речной порт - около 3 млн т/г. Уникальная черта морского транспорта Калининградской области - возможность осуществлять навигацию круглогодично, чего лишены другие российские порты на Балтике.

Рыбные порты расположены в городах Светлом и Пионерском, АО «Балтийская нефтеперевалочная компания» располагается в городе Балтийск (в среднем в год объемы перевалки могут достигать до 2 млн м<sup>3</sup>), в поселке Ижевске находится нефтетерминал ООО «Лукойл-Калининградморнефть» (объемы перевалки первой очереди могут достигать в год около 750 тыс. т нефти), речной порт находится на самом севере области в городе Советск, однако Калининградский речной порт располагает свой грузовой район в Светловском городском округе [1].

В настоящее время российские порты Калининграда заполнены менее чем на треть. Связано это с тем, что полуэксклав географически оторван от России. Необходимость пересечения литовской и белорусской границы увеличивает издержки и осложняет транспортное сообщение между регионами России и Калининградской области.

К негативным факторам влияния целесообразно отнести:

- 1) изменение федеральных нормативно-правовых актов в сфере грузооборота и внесение дополнений в механизмы таможенного контроля;
- 2) нестабильность регламентов по транзиту груза и стоимости на территориях соседних государств (Беларусь, Литва);
- 3) рост тарифов и риски, связанные с простоем грузов в портах и таможенных постах.

Если говорить о портах, то следует затронуть и тему конкуренции. Одна из больших частей грузопотока принадлежит не Калининграду, а странам Балтии. Это связано с тем, что данные страны имеют новейшие, большие по площади и специализированные порты, где обработка груза будет дешевле и быстрее. Например, у Литвы имеются государственные субсидии, благодаря которым своим клиентам они могут сделать скидку

до 50–70% с одним условием - чтобы груз проходил по их железным дорогам.

Используя данные факторы, следует организовать кардинальную модернизацию портов и их оборудований, построить современные контейнерные терминалы, которые помогут обеспечить быструю обработку грузов.

Развитию транспортной инфраструктуры региона во многом способствует исполнение поручения Президента Российской Федерации от 5 октября 2013 г. № Пр-2368 и поручения Правительства Российской Федерации от 14 октября 2013 г. № АД-П9-7317 о создании международного морского терминала - проект «Строительство международного морского терминала для приема круизных и грузопассажирских судов» в г. Пионерский Калининградской области.

Основными целями создания терминала являются:

- 1) безопасность транспортного комплекса и полная независимость Калининграда в Балтийском регионе;
- 2) расширение инфраструктуры морского порта города Калининграда по приему круизных и паромных судов;
- 3) создание конкурентного преимущества портовой платформе;
- 4) образование мультимодального транспортно-логистического узла.

Важным направлением в сфере развития водного транспортного узла является контакт с федеральными органами исполнительной власти и формирование необходимых технических регламентов для развития прибрежной инфраструктуры.

Самый западный регион Российской Федерации обладает растущими перспективами для развития различных видов транспорта. Отметим, что Калининградская область обладает благоприятным географическим положением в схеме развития трансъевропейских транспортных коридоров. Если реализовать эту схему, то Калининград получит выход на скоростные автодороги и новейшие железнодорожные магистрали.

Особенность железнодорожной сети региона - наличие более 100 км участков путей с европейской колеей (1435 мм), более узкой, чем российская (1520 мм), и терминалов по перевалке грузов между вагонами различной колеи. Внутри области по железным дорогам перевозится наибольшее количество грузов. Внутриобластные железные дороги обладают достаточно развитой системой, но их применение все еще нельзя назвать оптимальным. Ключевой объем перевозок грузов между Калининградом с одной стороны и Литвой и Россией с другой проходит по широтной магистрали Калининград-Черняховск-Нестеров-Каунас-Минск-Москва, которая на сегодняшний день используется лишь на 30–45% [2].

Железнодорожный транспорт Калининграда реализует до 50% грузооборота, 80% из которых приходится на транзит через таможенные границы и порты Калининградской области. Главными экспортными продуктами являются нефть, уголь, различные удобрения, зерно, древесина, металл и бумага, а импортными - контейнеры, стройматериалы, сахар, зерно. В табл. 1. представлено количество грузов, перевезенных железнодорожным транспортом Калининградской области с 2007 по 2020 гг.

**Перевозка грузов железнодорожным транспортом в Калининградской области, млн тонн [3]**

Количество грузов, перевезенных железнодорожным транспортом	Количество по годам (млн тонн)						
	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
	19,4	18,5	12,7	15,5	14,7	13,4	14,0
Количество грузов, перевезенных железнодорожным транспортом	Количество по годам (млн тонн)						
	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
	12,6	11,4	10,7	13,4	15,7	13,22	12,57

*Таблица 1*

Правительством Российской Федерации было вынесено Постановление № 423 от 2015 г. о предоставлении средств из государственного

бюджета Калининградской области на компенсацию затрат на перевозку сырья железнодорожным транспортом, которое произведено на территории Калининградской области [3]. Таким образом, помощь от государства была полностью использована, в 2016 г. - 500 млн руб., а в 2018 г. - 450 млн руб.

Также следует отметить, что благодаря железнодорожным путям осуществляется большая часть перевозок пассажиров из Калининграда в страны ближнего зарубежья, в города Российской Федерации и в пригородные города области. В год услугами дальнего следования поездов пользуются примерно 600 тыс. пассажиров, а пригородными поездами - более 2,5 млн пассажиров (см. табл. 2).

### Внутригородские маршруты в Калининградской области [2]

	Количество по годам (млн тонн)						
Количество грузов, перевезенных железнодорожным транспортом в пригородном сообщении	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
	5,43	5,64	4,92	2,55	2,66	2,71	3,07
	Количество по годам (млн тонн)						
Количество грузов, перевезенных железнодорожным транспортом в пригородном сообщении	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
	2,72	2,89	3,00	3,11	3,95	4,92	4,11

Таблица 2

Автомобильные дороги на территории Калининградской области составляют густую сеть (4600 км приходится на территориальные дороги и 245 км дорог федерального назначения).

Пассажиры выполняют регулярные рейсы на автомобильном транспорте в соседние страны, такие как Республика Беларусь, Польша, Литва, Германия, Чехия, и в другие города Европы. Под контролем регионального правительства Ассоциации международных автомобильных перевозчиков осуществляется перевозка товаров и сырья на международных сообщениях. Некоторые автомобильные трассы Калининград-

ской области входят в состав международных транспортных коридоров 1А (участок Советск-Талпаки-Калининград-Мамоново) и 9Д (участок Калининград-Черняховск-Нестеров).

В региональном Правительстве были проведены работы в рамках подготовки плана развития кольцевых автомобильных дорог и продолжения строительства приморского кольца, которое соединит все туристические районы с центром города, а также с аэропортом. Данная трасса в 2015 г. была передана городу. Но и в последующие годы трасса расширялась и захватывала все больше городов нашей области. Так, в 2017 г. было проведено совещание, где рассматривалось развитие и улучшение транспортной инфраструктуры. Президентом Российской Федерации было предложено строительство продолжения кольцевого маршрута дороги до городов Балтийск и Светлый. Таким образом, скоростная трасса увеличила приток туристов на автомобильном транспорте в курортные города и уменьшилось количество пробок [4].

В будущем большое внимание также будет уделяться строительству и развитию сети автомобильных дорог, которые связывают точки роста области [3].

В Калининградской области действует единственный международный аэропорт «Храброво», который предназначен для постоянного воздушного пассажирского и грузового сообщения.

В аэропорте «Храброво» почтово-грузовой комплекс предназначен в первую очередь для отправки, получения и сортировки прямых, транзитных грузов, в т. ч. почтовых отправлений с различных стран и городов. Такой комплекс помогает обрабатывать груз с очень высокой скоростью.

В 2007 г. было принято решение о разработке и внедрении программы «Гражданская авиация». Главными целями программы является усовершенствование транспортного комплекса России на 2010–2020 г., а также улучшение и развитие аэропорта города Калининград [4].

В середине 2018 г. было полностью завершено обновление аэропорта, что увеличило пропускную способность терминала до 1300 пассажи-

ров в час или 3 млн пассажиров в год [5]. Благодаря проекту была усилена безопасность аэропорта, обеспечены регулярность и комфортный полет пассажиров, улучшена инфраструктура аэропорта и взлетных полос. Все это повышает инвестиционную привлекательность Калининградской области.

**Динамика пассажирских перевозок воздушным транспортом в калининградском аэропорту, млн. чел [2]**

	Количество по годам (млн чел.)						
Количество пассажиров, перевезенных воздушным транспортом	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
	1,9	1,16	1,02	1,23	1,19	1,31	1,46
	Количество по годам (млн чел.)						
Количество пассажиров, перевезенных воздушным транспортом	2015	2016	2017	2018	2019	2020	
	1,54	1,57	1,79	2,1	2,37	2,11	

*Таблица 3*

Одной из главной задачей развития Калининградской области является образование новейшего и инновационного транспортного комплекса. Для этого нужно модернизировать существующую транспортную систему и увеличить строительство новой инфраструктуры. Так, например, в области грузооборота следует ввести современные объекты инфраструктуры, что поможет увеличить мощность грузооборота в 2–3 раза [2].

Для экономики Калининграда важнейшим остается формирование инфраструктуры в морском и железнодорожном транспорте. Для этого следует увеличить портовые мощности области и пропускную способность железнодорожного транспорта, а также образование новейших мест стыковки этих двух транспортов. Ну и в будущем нужно обновить железнодорожные вагоны и морские суда.

Инновационный вариант предполагает ускоренное и сбалансированное развитие транспортного комплекса страны, которое наряду с до-



стижением целей, предусматриваемых при реализации базового (консервативного) варианта, позволит обеспечить транспортные условия для развития инновационной составляющей экономики, повышения качества жизни населения, перехода к полицентрической модели пространственного развития России [6].

Калининград имеет благоприятные предпосылки для развития и создания одного из самых мощных транспортных комплексов в России, который может составить конкуренцию подобным комплексам в Европе. Формирование инновационного и мощного транспортного комплекса с его последующей интеграцией в общеевропейское пространство является одним из важных условий для развития экономики Калининградской области.

### Список литературы

1. Администрация муниципального образования Светловский городской округ. URL: <http://светлый.рф/> (дата обращения: 27.05.2021).
2. О предоставлении из федерального бюджета бюджету Калининградской области иных межбюджетных трансфертов на компенсацию части затрат российских юридических лиц на перевозку железнодорожным транспортом общего пользования готовых товаров, произведенных на территории Калининградской области, на территорию Российской Федерации, а также перевозку с территории Российской Федерации сырья, строительных материалов и комплектующих для производства указанных товаров на территории Калининградской области: Постановление Правительства Российской Федерации от 28.04.2015 № 423 // Официальный интернет-портал правовой информации. URL: <http://publication.pravo.gov.ru/Document/View/0001201505050019> (дата обращения 27.05.2021).
3. Министерство развития инфраструктуры Калининградской области <https://infrastruktura.gov39.ru/activity/transport/> (дата обращения: 27.05.2021).
4. Министерство транспорта Российской Федерации. URL: <https://mintrans.gov.ru/> (дата обращения: 27.05.2021).
5. Официальный сайт Международного аэропорта Калининград (Храброво) имени императрицы Елизаветы Петровны. URL: <https://kgd.aero/mediacenter/news> (дата обращения: 27.05.2021).

6. Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года: утв. распоряжением Правительства Российской Федерации от 22.11.2008 № 1734-р (с изм. и доп. от 11.06.2014, 12.05.2018) // Министерство транспорта Российской Федерации. URL: <https://mintrans.gov.ru/documents/3/1009> (дата обращения: 27.05.2021).

### References

1. Administration of the municipal formation Svetlovsky urban district. URL: <http://svetly.rf/> (date of access: 27.05.2021).

2. On the provision from the federal budget to the budget of the Kaliningrad region of other interbudgetary transfers to reimburse part of the costs of Russian legal entities for the transportation of finished goods produced in the territory of the Kaliningrad region, to the territory of the Russian Federation from the territory of the Russian Federation, construction materials and components for the production of these goods on the territory of the Kaliningrad region: Resolution of the Government of the Russian Federation dated April 28, 2015 No. 423 // Official Internet portal of legal information. URL: <http://publication.pravo.gov.ru/Document/View/0001201505050019> (date of access: 27.05.2021).

3. Ministry of Infrastructure Development of the Kaliningrad Region <https://infrastruktura.gov39.ru/activity/transport/> (date of access: 27.05.2021). Ministry of Transport of the Russian Federation. URL: <https://mintrans.gov.ru/> (date of access: 27.05.2021).

4. Official site of the Kaliningrad (Khrabrovo) International Airport named after Empress Elizabeth Petrovna. URL: <https://kgd.aero/mediacenter/news> (date of access: 27.05.2021).

5. Transport strategy of the Russian Federation for the period up to 2030: approved. by order of the Government of the Russian Federation of November 22, 2008 No. 1734-r (as amended and supplemented from June 11, 2014, May 12, 2018) // Ministry of Transport of the Russian Federation. URL: <https://mintrans.gov.ru/documents/3/1009> (date of access: 27.05.2021).