МИОН

Межрегиональные
исследования
в общественных науках

Министерство
образования и науки
Российской
Федерации

«ИНО-Центр
(Информация. Наука.
Образование)»

Институт имени
Кеннана Центра
Вудро Вильсона
(США)

Корпорация Карнеги
в Нью-Йорке (США)

Фонд Джона Д.
и Кэтрин Т. МакАртуров
(США)

Данное издание осуществлено в рамках программы
«Межрегиональные исследования в общественных науках»,
реализуемой совместно Министерством образования и науки РФ,
«ИНО-Центром (Информация. Наука. Образование)»
и Институтом имени Кеннана Центра Вудро Вильсона
при поддержке Корпорации Карнеги в Нью-Йорке (США),
Фонда Джона Д. и Кэтрин Т. МакАртуров (США).
Точка зрения, отраженная в данном издании,
может не совпадать с точкой зрения доноров
и организаторов Программы.

Российский государственный университет им. И. Канта
Балтийский межрегиональный институт общественных наук
«Россия и Европа: прошлое, настоящее, будущее»

И.С. Гуменюк, Ю.М. Зверев

Транспортный комплекс Калининградской области

Под редакцией профессора Г.М. Федорова

Калининград
Издательство РГУ им. И. Канта
2008

УДК 338.24:911.3(470.26)
ББК 330.4(2Р31-4К)
Г 946

Печатается по решению Научного совета
программы «Межрегиональные исследования в общественных науках»

Г 946 **Гуменюк И.С., Зверев Ю.М.**
Транспортный комплекс Калининградской области / Под ред. Г.М. Федорова. — Калининград: Изд-во РГУ им. И. Канта, 2008. — 103 с.
ISBN 978-5-88874-940-1

УДК 338.24:911.3(470.26)
ББК 330.4(2Р31-4К)

Книга распространяется бесплатно.

ISBN 978-5-88874-940-1

© Гуменюк И.С., Зверев Ю.М., 2008
© АНО «ИНО-Центр (Информация. Наука. Образование)», 2008

СОДЕРЖАНИЕ

Введение 7

Глава 1. Транспорт — приоритетная отрасль экономики Калининградской области 12

1.1. Общая характеристика транспортного комплекса..... 12

1.2. Морской транспорт..... 14

1.3. Железнодорожный транспорт..... 24

1.4. Автомобильный транспорт 32

1.5. Воздушный транспорт..... 40

1.6. Внутренний водный транспорт 43

Глава 2. Транспортный комплекс Калининградской области как объект сценарного планирования 46

2.1. Метод сценарного планирования для оценки стратегий развития транспортного комплекса Калининградской области..... 46

2.2. PENST-анализ как метод структуризации знаний об объекте 50

2.2.1. PEST (PENST)-анализ факторов — катализаторов развития транспортного комплекса 52

2.2.2. PEST (PENST)-анализ факторов — ингибиторов развития транспортного комплекса 61

Глава 3. Применение методов статистического анализа для формирования предложений по дальнейшему развития транспортного комплекса 72

3.1. Изучение рынка услуг на грузовые перевозки в Российской Федерации 72

3.2. Сравнение изменения индексов тарифов на различные виды грузоперевозок и иных тарифов..... 83

Заключение 91

Библиография 95

Введение

Транспорт относится к отраслям производственной инфраструктуры. Обеспечивая грузовые перевозки, он обслуживает потребности других отраслей экономики, прежде всего промышленности. Пассажирский транспорт занимается перевозками населения региона и прибывающих в регион гостей. Однако транспорт может быть и отраслью специализации той или иной территории.

Определенная отрасль экономики становится отраслью специализации в том случае, если выполнено два условия. Во-первых, она должна создавать существенную долю валового регионального продукта. Во-вторых — обслуживать потребности не только данной территории, но и других. То есть транспорт может производить очень большой объем услуг, обслуживая потребности промышленности или населения той или иной территории, но если при этом удовлетворяются потребности только данной территории, то транспорт не является отраслью ее специализации. Например, значительные по объему перевозки осуществляются транспортом на Сахалине, но они удовлетворяют потребности только самого острова, поэтому транспорт здесь не является отраслью специализации Сахалина.

В Российской Федерации не так много субъектов, где транспорт выступает отраслью специализации региональной экономики. С уверенностью можно назвать Санкт-Петербург и Ленинградскую область, Краснодарский и Приморский края с морскими портами, обслуживающими внешнеэкономические связи

России, а также крупнейший транспортный узел страны — Москву и Московскую область, которые обеспечивают перераспределение грузовых и пассажирских потоков в масштабах всей страны. К таким регионам относится и Калининградская область.

Доля транспорта в численности занятых в экономике и производстве валового регионального продукта (ВРП) в Калининградской области достаточно высока. Транспорт сосредоточивает 1/10 часть общей численности занятых в экономике региона и производит 1/10 часть ВРП. Его развитие происходит быстрее, чем экономики области в целом. К 2008 г. по сравнению с 2000-м численность занятых на транспорте возросла более чем в полтора раза.

В Калининградской области представлены все виды транспорта: железнодорожный, автомобильный, водный (морской и речной), авиационный, трубопроводный, электронный. Кроме того, в ряде городов имеется внутригородской транспорт (в областном центре действуют автобусные, троллейбусные и трамвайные линии).

Значение развития транспорта в Калининградской области заключается не только в обеспечении функционирования региональной экономики, но и в обеспечении внешнеэкономических связей многих российских регионов. Только речной, трубопроводный, электронный и внутригородской виды транспорта не связаны с обслуживанием других субъектов Российской Федерации, то есть имеет региональное значение. В транспорте как отрасли специализации Калининградской области наиболее высока роль морского транспорта, обеспечивающего внешнеэкономические связи России. Связи морских портов с другими российскими регионами обеспечивают железнодорожный и автомобильный транспорт. Внешнеторговые перевозки непосредственно железнодорожным транспортом сейчас не выполняются, хотя в советское время он играл важную роль в транспортировке силезского угля из Польши. Но автомобильный транспорт — большегрузные автопоезда — имеет большое значение в российско-европейских экспортно-импортных перевозках. Авиационный транспорт стал перевозить большое количество транзитных пассажиров между различными аэропортами России (а также Казахстана) и зару-

бежной Европы с 2007 г., когда на базе аэропорта Храброво был создан авиахаб. То есть сейчас в Храброво пересекаются состыкованные между собой рейсы с Востока и Запада и осуществляются пересадки пассажиров между этими направлениями.

Транспорт относится к одной из наиболее перспективных отраслей экономики области. В программах регионального развития он входит в число приоритетных направлений. Сильное влияние на развитие транспортного комплекса и обслуживание российских внешнеторговых связей оказывают особенности транспортного сообщения с основной территорией России, определяемые эксклавным положением Калининградской области. Важнейшее значение имеют условия транзита через территорию Беларуси и Литвы и тарифная политика российских железных дорог.

Перспективы и основные направления развития транспортного комплекса региона должны рассматриваться прежде всего через призму общероссийских интересов. В случае разрешения существующих проблем транзита транспортный комплекс Калининградской области может обеспечить устойчивую связь с российским рынком стран Центральной и Восточной Европы и наоборот — России со странами зарубежной Европы, Америки и др. Возможны мощные транзитные грузопотоки и переработка в области грузов, привозимых из других регионов и стран, намечается расширение пассажирских перевозок. Использование территории области в транспортных целях выгодно как для Российской Федерации, так и для третьих государств (например, Беларуси, не имеющей выхода к морю).

Тем не менее нельзя забывать и о проблемах развития транспорта, затрагивающих интересы предприятий и населения самой Калининградской области, помимо обеспечения внешнеэкономических связей других российских регионов.

Развитию внешнеэкономических связей хозяйствующих субъе`ктов области и трансграничным перемещениям населения способствует большое количество пограничных переходов (пунктов пропуска) через государственную границу Российской Федерации (рис. 1).

Рис. 1. Пункты пропуска:
1 — Железнодорожный — Скандава; *2* — Багратионовск — Безледы; *3* — Багратионовск — Бартошице; *4* — Мамоново — Гроново; *5* — Мамоново — Бранево; *6* — Гусев — Голдап; *7* — порт Восточный; *8* — Морское — Нида; *9* — аэропорт Храброво; *10* — порт Светлый; *11* — Калининградский морской порт; *12* — Калининградский речной порт; *13* — Калининградский пассажирский порт; *14* — Пограничный — Рамонишкяй; *15* — Чернышевское — Кибартай; *16* — Нестеров — Кибартай; *17* — Советск — Панемуне; *18* — Советск — Пагегяй; *19* — Советск — Юрбарскас (речной); *20* — Советск — Русне

Планируются к открытию и новые погранпереходы (наиболее подготовлен к этому автомобильный пункт пропуска Мамоново-2 — Гжехотки).

Большое количество погранпереходов способствует развитию в области импортозамещающих (а в будущем, во все большей мере, и экспортных) производств, туризма, расширению контактов между органами власти по обе стороны границы.

Развитие внутриобластных связей обеспечивает густая сеть путей сообщения (по ее густоте регион уступает в Российской Федерации только Московской области). Однако качество большинства автодорог оставляет желать лучшего; автобусное сообщение достаточно интенсивно только в пригородной зоне Калининграда и между крупными населенными пунктами, а автобусный парк представлен в основном старыми транспортными средствами; пригородные пассажирские перевозки по железным дорогам слабо развиты из-за их убыточности. В последние годы началась более интенсивная модернизация внутриобластной транспортной сети (особенно в западной части региона), но для полного ее завершения потребуются еще большие усилий.

В данной работе рассматриваются проблемы и перспективы развития морского, железнодорожного, автомобильного и воздушного транспорта Калининградской области; подводятся некоторые итоги исследований, выполненных в последние годы в рамках комплексного изучения Калининградской области и ее роли в развитии российско-европейских связей в Балтийском регионе подразделениями РГУ им. И. Канта — Балтийским межрегиональным институтом общественных наук и кафедрой социально-экономической географии и геополитики.

Глава 1. Транспорт — приоритетная отрасль экономики Калининградский области

1.1. Общая характеристика транспортного комплекса

Транспортный комплекс Калининградской области — совокупность всех отраслей (видов транспорта) и предприятий, осуществляющих перевозку пассажиров и грузов, расположенных в регионе. Этот комплекс объединяет в себе автомобильный, железнодорожный, морской, речной, воздушный, трубопроводный и электронный транспорт и объекты соответствующей инфраструктуры (дороги, железнодорожные станции, порты и аэропорт, пункты пропуска через государственную границу и др.). Транспортный комплекс является традиционной основой экономики области; он производит около 8% ВРП.

Согласно «Стратегии социально-экономического развития Калининградской области на средне- и долгосрочную перспективу» (далее Стратегия), транспортный комплекс региона является ключевым как для конкурентоспособности области в Балтийском регионе, так и для структурных изменений в экономике области. Становление транспортно-логистического узла — ключевое условие развития всех основных элементов региональной экономики[1].

---

[1] См.: *Клемешев А.П., Лапин Ф.Ф., Гутник В.П., Федоров Г.М., Зверев Ю.М.* Стратегия развития Калининградской области / Под ред. А.П. Клемешева, В.А. Мау. Калининград: Изд-во РГУ им. И. Канта, 2007. С. 440.

С выходом экономики из кризиса объем переработки грузов растет. Этому способствует, прежде всего, расширение внешнеэкономических связей России и других государств СНГ через калининградские порты и функционирование Особой экономической зоны (табл. 1).

Таблица 1

Сравнительная характеристика объемов работы транспортного комплекса Калининградской области в 2001—2007 гг.

Показатель	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Переработка грузов портовым комплексом области, млн тонн	5,8	9,9	12,6	14,0	14,6	15,2	15,6
Перевозка грузов автомобильным транспортом через пограничные переходы, млн тонн	1,2	1,4	1,6	1,8	2,16	1,994	2,191
Перевозка пассажиров автомобильным транспортом через пограничные переходы, млн человек	0,89	1,15	1,21	0,92	1,01	0,962	0,866
Перевозка грузов железнодорожным транспортом, млн тонн	10,8	14,5	17,04	18,5	18,4	19,1	19,4
Перевозка пассажиров железнодорожным транспортом:							
в дальнем следовании, млн человек	0,98	1,0	0,65	0,72	0,65	0,723	0,736
в пригородном сообщении, млн человек	6,93	6,52	6,15	4,56	6,01	6,953	5,432
Перевозка пассажиров воздушным транспортом, млн человек	0,24	0,28	0,53	0,64	0,66	0,732	1098,3

Источник: *Концепция* развития транспортного комплекса Калининградской области. [Электрон. ресурс]. Режим доступа: http//www.balticgatewey.se/Kaliningrad_RU.pdf

Транспортный комплекс Калининградской области играет важную роль в обеспечении внешнеторговых связей России. Он становится и одним из звеньев международных транспортных коридоров, связывающих зарубежную Европу с Азиатско-Тихоокеанским регионом и бассейном Индийского океана через территорию нашей страны. Региональный транспортный комплекс может обслуживать грузы, перемещаемые не только в рамках Балтийского региона, но и по направлению Россия — Европа. По мнению авторов Стратегии, ожидается, что к 2010 г. грузооборот между странами Балтийского региона достигнет 600 млн тонн. Объем перевозок внешнеторговых грузов, идущих из России в Европу, достигнет 700 млн тонн. Роль Калининградского узла в обслуживании этих направлений будет в значительной степени зависеть от позиции России на Балтике и характера ее взаимодействия с ЕС по ряду ключевых для Калининградской области направлений[2].

1.2. Морской транспорт

Основные портовые мощности Калининградской области сосредоточены в областном центре. Здесь находятся причалы трех портов — морского торгового, морского рыбного и речного.

Акватории морского торгового и рыбного портов граничат друг с другом и включают три искусственных гавани — Вольную, Индустриальную, Лесную — и часть реки Преголи. По обоим берегам Вольной гавани, на северо-восточном берегу Индустриальной, а также на левом берегу Преголи к востоку от Вольной гавани расположены причалы морского торгового порта. В Лесной гавани, на юго-западном берегу Индустриальной и на левом берегу Преголи к югу от Лесной гавани расположены причалы морского рыбного порта.

Калининградские порты не замерзают и доступны круглогодично.

Порты Калининграда связаны с Балтийским морем Калининградским морским каналом (КМК) длиной 43 км, шириной 50—

---

[2] См.: *Клемешев А.П., Лапин Ф.Ф., Гутник В.П., Федоров Г.М., Зверев Ю.М.* Указ. соч. С. 440.

80 м, глубиной 9—10,5 м. По нему могут проходить суда длиной до 170 м, осадкой — 8 м, грузоподъемностью до 20 тыс. тонн.

С июля 2007 г. по каналу начато регулярное одновременное двустороннее движение судов (до этого движение было односторонним — по два каравана судов в день в назначенное время в каждом направлении).

У входа в канал с моря расположен аванпорт Калининграда Балтийск — главная база Балтийского флота ВМФ России, где сооружены авто- и железнодорожные паромные терминалы.

Кроме того, ведется перевалка грузов в портах и терминалах, расположенных в других населенных пунктах Калининградской области — городах Балтийск, Светлый, Пионерский, поселке Ижевское.

Основу морского транспорта региона составляет портовый комплекс. Общая его мощность составляет более 26 млн тонн грузов в год (рис. 2).

Рис. 2. Основные погрузочные комплексы (терминалы) порта Калининград

Источник: *Концепция* развития транспортного комплекса Калининградской области. [Электрон. ресурс]. Режим доступа: http//www.balticgatewey.se/Kaliningrad_RU.pdf

В состав портового комплекса Калининградской области входят следующие структуры[3]:

• Морской торговый порт Калининград.

Специализируется на перегрузке и хранении генеральных, навалочных, наливных и контейнерных внешнеторговых грузов. Длина причальных линий составляет 2577 м. Перегрузочные возможности порта — 5,7 млн тонн в год.

• Калининградский речной порт (с грузовым районом в г. Светлом).

Специализируется на перегрузке и хранении навалочных и генеральных грузов, не требующих крытого хранения. Он имеет два грузовых района: в Калининграде (Балтийский грузовой район) и в г. Светлом. Суммарная проектная мощность двух районов — более 1 млн тонн в год.

• Государственный морской рыбный порт в Калининграде.

Специализируется на перегрузке и хранении скоропортящихся грузов, жидких и навалочных удобрений. Длина причальных линий — 2195 м. Фактическая мощность рыбного порта — 2 млн тонн в год.

• Порт Пионерский.

Перегрузочные терминалы по перевалке нефтегрузов:

• В Балтийске — «Балтийская нефтеперевалочная компания» (БНК).

Терминал по перевалке нефтепродуктов расположен в пункте Восточный в Балтийске. Портовый комплекс в этом городе должен стать ключевым элементом при реформировании калининградских портов. Благодаря своему географическому положению он может стать основой будущего портового комплекса области. После полноценной модернизации причалов и подъездных (прежде всего железнодорожных) путей торговый порт в Балтийске сможет принимать суда дедвейтом до 35 тыс. тонн и длиной до 200 м, переливая до 7 млн тонн в год.

---

[3] См.: *Федеральное* государственное учреждение «Администрация Морского порта Калининград». [Электрон. ресурс]. Режим доступа: http://mapkld.ru/

• В Ижевском («ЛУКОЙЛ-Калининградморнефть»).

Занимается перегрузкой нефти и нефтепродуктов. Длина причальной линии — 429,5 м. Проектная мощность терминала изначально составляла 5 млн тонн в год, но в 2005 г. были проведены работы по расширению мощности до 6 млн тонн в год.

• В Калининграде («Калининградская портовая нефтебаза»).

Перегружает и хранит нефть и нефтепродукты. Парк емкостей рассчитан на 35 тыс. тонн единовременного хранения. Скорость погрузки составляет 8 тыс. тонн в сутки. Годовая мощность — 2,5 млн тонн.

Перегрузочные комплексы иной специализации:

• ОАО «Портовый элеватор».

Элеватор мощностью 800 тыс. тонн в год осуществляет перевалку, хранение, очистку зерновых и масличных культур. Он имеет два отдельных корпуса общей емкостью единовременного хранения 46 тыс. тонн. Суточная производительность по погрузке судов — 3 тыс. тонн.

• ЗАО «Терминал ГМБ».

Терминал проектной мощностью 800 тыс. тонн в год может переваливать и фасовать все виды насыпных минеральных удобрений. Производительность погрузки судна — 3 тыс. тонн в сутки.

• ЗАО «Содружество-Соя»[4].

Терминал специализируется на перевалке сыпучих грузов и растительных масел. Грузооборот составляет до 2,5 млн тонн насыпных грузов в год и до 700 тыс. тонн наливных грузов.

Благодаря протекционистской политике Российской Федерации в отношении отечественных портов в данном комплексе области идет стабильный рост грузооборота. Перевалка грузов в 1999—2007 гг. увеличилась почти в 4 раза (с 4,1 до 15,6 млн тонн) (рис. 3).

---

[4] См.: *Официальный* сайт Группы компаний «СОДРУЖЕСТВО». [Электрон. ресурс]. Режим доступа: http://www.sodrugestvo.ru/rus/page.php?id=326

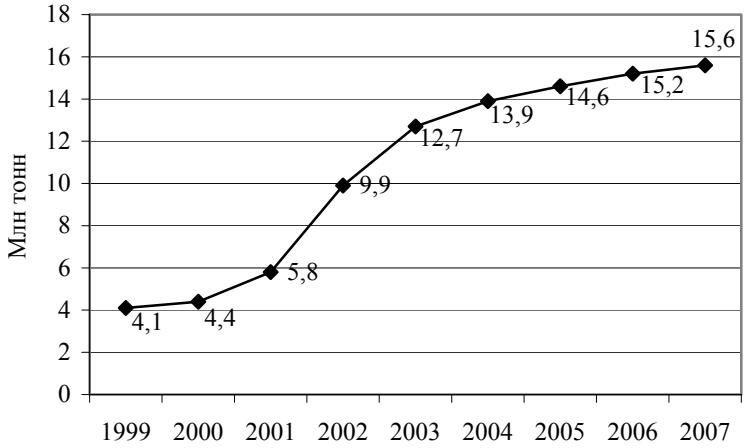

Рис. 3. Динамика переработки грузов портами Калининградской области в 1999—2007 гг.

Источник: *Федеральное* государственное учреждение «Администрация Морского порта Калининград». [Электрон. ресурс]. Режим доступа: http://mapkld.ru/Statistica/Turnover

Порты Калининградской области обслуживают главным образом экспортные перевозки (в 2007 г. такие грузы составили 85,9% всего грузооборота). В структуре экспорта преобладают нефтепродукты, черные металлы, уголь и кокс, химические грузы (рис. 4). На экспорт в 2007 г. было отправлено более 124 тыс. TEUs (57,6 тыс. тонн) контейнерных грузов и 4 тыс. тонн грузов судами типа Ро-Ро.

Калининграду приходится конкурировать за перевозку грузов с другими портами на побережье Балтики. Прежде всего это — литовская Клайпеда, латвийские Рига, Вентспилс и Лиепая, эстонский Таллин. Конкурентами и одновременно партнерами являются Санкт-Петербург и порты Ленинградской области — Выборг, Приморск, Усть-Луга.

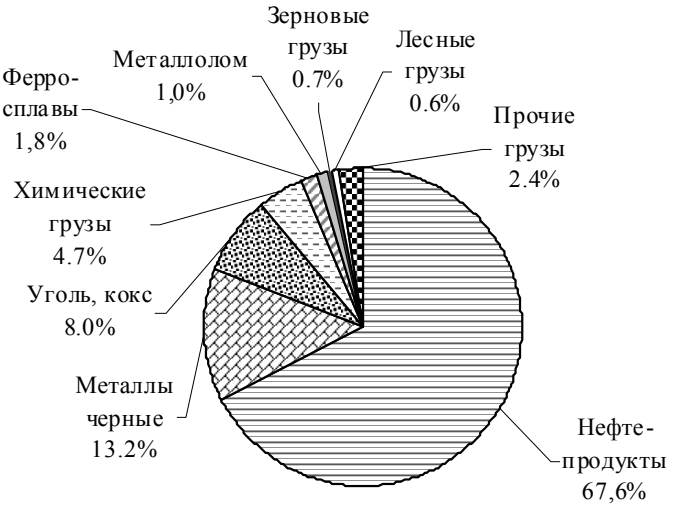

Рис. 4. Структура перевалки экспортных грузов портами Калининградской области в 2007 г.

Источник: *Федеральное* государственное учреждение «Администрация Морского порта Калининград». [Электрон. ресурс]. Режим доступа: http://mapkld.ru/Statistica/Turnover/turnover12.2007

Порты Калининградской области обладают рядом преимуществ:

1) кратчайшие по сравнению с другими российскими портами на Балтике и портовыми комплексами стран Прибалтики расстояния до основных портов в Западной Европе;

2) наличие пунктов стыковки европейской и российской железнодорожной колеи;

3) круглогодичная навигация.

Однако полностью реализовать все преимущества морского транспортного комплекса мешает ряд проблем — как внутренних, так и внешних. Все проблемы можно разделить на следующие группы.

Первая группа — ***географические***. Сюда входят все проблемы, связанные с эксклавным положением Калининградской области (зависимость от тарифов на перевозки грузов через территории соседних государств, большая удаленность от российских грузоотправителей и грузополучателей по сравнению с Санкт-Петербургом и портами Прибалтийских стран, сложная процедура таможенного контроля грузов и. т. д.).

Вторая группа — ***инфраструктурные***. Данные проблемы связаны с более низким техническим уровнем развития и оснащения портов Калининградской области по сравнению с портами-конкурентами из Прибалтийских государств. Сюда же относится проблема низкой мощности портового комплекса Калининграда по перевалке грузов (сейчас она равняется примерно 26 млн тонн в год), при этом в 2007 г. грузооборот портов составлял 15,6 млн тонн. То есть уже в 2006 г. грузооборот составлял 60% от максимально возможного. При этом грузооборот продолжает расти примерно на 1,5 млн тонн в год. Если не вводить новые мощности, то портовый комплекс выйдет на предел своих возможностей уже к 2013 г. К инфраструктурным проблемам следует отнести и ограничение по пропускной способности Калининградского морского канала. Наибольшая его глубина составляет 9 м, что не позволяет проходить по КМК судам с осадкой больше 8 м. Такие ограничения приводят к тому, что Калининградский морской торговый порт не может принимать суда со средним тоннажем 25—30 тыс. тонн, а именно такие суда составляют сегодня основу корабельного парка.

Третья группа проблем — ***экономические***. Сюда следует отнести проблемы, связанные с высокой конкуренцией со стороны портов Прибалтики и Северо-Западного района России. Сегодня в регионе Балтийского моря идет борьба между портовыми комплексами за клиентов, и иногда эта конкуренция приводит к усложнению отношений на государственном уровне.

Но несмотря на все существующие проблемы, морской транспортный комплекс региона продолжает стабильно развиваться. При этом областным Правительством были озвучены целевые показатели развития комплекса, опубликованные в «Стратегии социально-экономического развития Калининградской области на средне- и долгосрочную перспективу» от 9 марта 2007 г. Согласно этой Стратегии:

• грузооборот калининградских портов к 2016 г. должен достигать 40—45 млн тонн (в 2007 г. показатель равнялся 15,6 млн тонн);

• транзитный грузопоток через порты области должен увеличиться до 50—60 млн тонн[5].

Для достижения поставленных целей необходимо решить вышеобозначенные проблемы.

Для решения проблем, связанных с эксклавным положением области, необходимо продолжать переговоры между Россией (с участием представителей Калининградской области) и ЕС по вопросу предоставления региону льготных процедур таможенного контроля. Требуется улучшать инвестиционный климат Особой экономической зоны (ОЭЗ), что позволит компенсировать проблемы изолированности калининградского портового комплекса от основной территории РФ.

Инфраструктурные проблемы являются самыми острыми и требуют для своего решения привлечения как федеральных, так и региональных источников финансирования. Кроме того, необходимо активное привлечение частных инвесторов, при этом условия для инвестирования должны быть одинаковыми для российских и иностранных инвесторов.

Среди федеральных проектов первостепенным следует признать развитие портового комплекса Балтийска (территории 3-го и 4-го бассейнов и строительство нового глубоководного порта на полуострове Восточный, где предусмотрено создание контейнерного терминала мощностью до 3,5 млн контейнеров и терминала накатных грузов мощностью 1 млн тонн). Помимо строительства производственных помещений, контейнерных и нефтяных терминалов, запланировано создание нового железнодорожного подъездного пути к порту в обход Калининграда. Реализация запланированных мероприятий позволит портовому комплексу г. Балтийска принимать суда тоннажем до 35 тыс. тонн[6].

---

[5] См.: *Клемешев А.П., Лапин Ф.Ф., Гутник В.П., Федоров Г.М., Зверев Ю.М.* Указ. соч. С. 441.

[6] См.: *Клемешев А.П., Лапин Ф.Ф., Гутник В.П., Федоров Г.М., Зверев Ю.М.* Указ. соч. С. 441.

Планируется, что калининградский портовый комплекс в будущем станет специализироваться на перевалке высокоценных грузов и экспорте высококачественной нефти (такую нефть нельзя пропускать по трубам).

Помимо федеральных программ по развитию портового комплекса области, муниципальные органы власти должны оказывать содействие в реализации крупных проектов частного бизнеса в данном секторе. Примером таких проектов является строительство крупного терминала ЗАО «Содружество-Соя», специализирующегося на перевалке сыпучих грузов и растительных масел.

Проблемы, связанные с конкуренцией со стороны других портов Балтийского региона, можно попробовать решить путем соглашений о специализации этих портов на тех или иных видах грузов и о координации деятельности. Примером такого процесса служит договор, заключенный между морскими портами Калининграда и Клайпеды в 2001 г. и получивший в дальнейшем название «2К». Подобные международные проекты позволят перейти портам Балтийского региона от конкуренции к кооперации, в дальнейшем возможно даже создание консорциума.

Развитие калининградского морского транспортного комплекса связано и с развитием паромного сообщения многоцелевого (грузового и пассажирского) характера.

В бассейне № 3 действует грузопассажирский автомобильный паромный терминал линий:

- Санкт-Петербург — Балтийск — Засниц (Германия) — Любек (Германия) (линия TransRussiaExpress компаний Finnlines Deutschland AG, Любек) и «Балтийские транспортные системы» (БТС, Санкт-Петербург);
- Санкт-Петербург — Балтийск (паром «Георг Отс», генеральный агент — датская компания DFDS LISCO);
- Балтийск — Клайпеда (Литва) — Карлсхамн (Швеция) (паром LISCO PATRIA компании DFDS LISCO).

В бассейне № 4 в 2006—2008 гг. введен в строй многоцелевой грузопассажирский железнодорожный паромный комплекс. Порт Балтийск обрабатывает также контейнеровозы. В дальнейшем сеть паромного сообщения может связать Калининградскую область со всеми крупными городами, расположенными на побережье Балтийского моря (рис. 5).

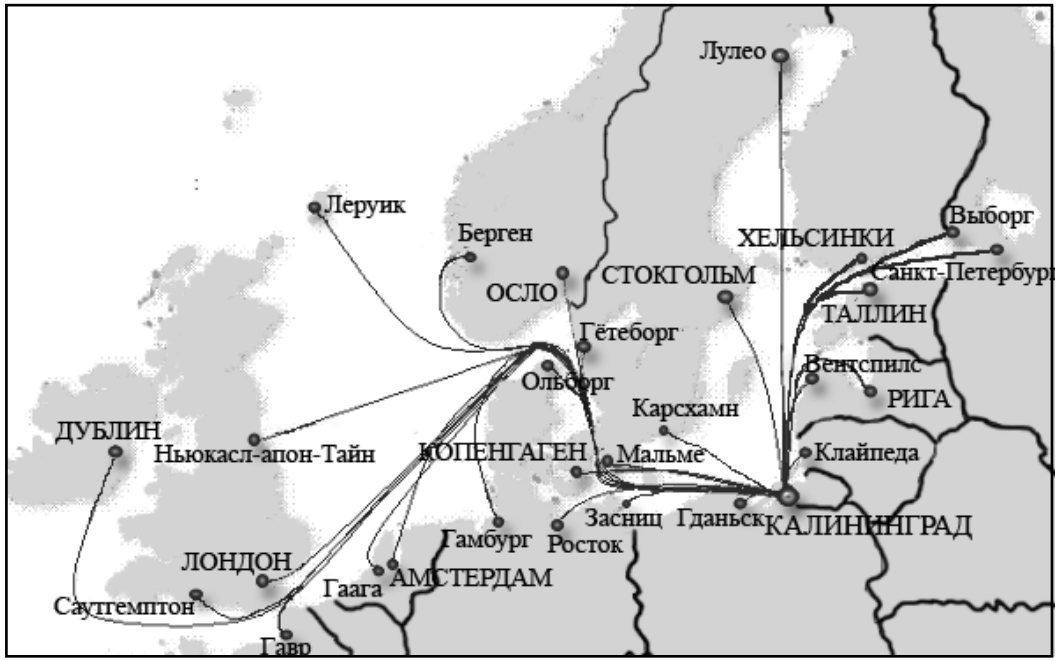

Рис. 5. Перспективные направления движения паромов
из портов Калининградской области в порты Европы
Составитель: И.С. Гуменюк

1.3. Железнодорожный транспорт

Протяженность железнодорожных путей общего пользования в Калининградской области составляет более 750 км, плотность около 48 на^2 каждые 1000 кв. км территории, это почти в 10 раз выше среднероссийской. По этому показателю регион уступает в России только Московской области.

Железнодорожный вид транспорта можно считать основным в регионе, так как именно им перевозится около 60 % всех грузов (19,4 млн тонн в 2007 г.), около 40 % пассажиров в пригородном (5,43 млн человек) и 87 % (0,73 млн человек) в междугороднем сообщении.

Организационно сеть железных дорог Калининградской области раньше входила в Прибалтийскую железную дорогу. В 1991 г. на базе Калининградского отделения было образовано Калининградское производственное объединение железнодорожного транспорта с непосредственным подчинением Министерству путей сообщения (МПС) России. В мае 1992 г. объединение преобразовано в Калининградскую железную дорогу (КЖД) с управлением в Калининграде. С 1 июля 2003 г. КЖД стала акционерным обществом со 100 %-ным государственным участием.

Железнодорожная сеть Калининградской области отстает от средних по России показателей по прогрессивным видам путей сообщения. Так, в регионе только 24 % общей длины железнодорожных путей являются двухпутными, в то время как в среднем по России — 42 %. Невелик и процент электрифицированных дорог — только 14 % (в целом по России — 38 %), причем данный процесс затронул только пригородное прибрежное «кольцо», а не основные магистрали.

Уникальная для России особенность железнодорожной сети Калининградской области — наличие в ней более 100 км участков путей с европейской колеей (1435 мм) — более узкой, чем российская (1520 мм), и терминалов по перевалке грузов между

вагонами разной колеи. Выходы европейской колеи за пределы области осуществляются в пунктах Мамоново, Багратионовск и Железнодорожный. Через них также существуют выходы российской колеи до польских станций Бранево, Бартошице и Скандава. Сеть железных дорог области можно разделить на несколько участков (рис. 6).

1. ***Широтная магистраль*** Калининград — Черняховск — Нестеров. Именно по этому пути осуществляется основной объем грузоперевозок и дальних пассажирских перевозок. Самые крупные железнодорожные узлы области — города Калининград, Черняховск, Нестеров — также расположены на этой ветке.

2. ***Южные направления***: Калининград — Мамоново, Черняховск — Железнодорожный и **северные направления** Калининград — Советск, Черняховск — Советск. Данные железнодорожные ветки обслуживают перевозку пассажиров и практически не используются для грузоперевозок. Эти направления являются стратегически важными благодаря наличию выходов к железнодорожной системе ЕС (через Польшу и Литву).

3. ***Приморское железнодорожное кольцо***. Соединяет областной центр с курортными городами: Светлогорск, Зеленоградск, Пионерский, Приморск. Специализируется на перевозке пассажиров на короткие расстояния (пригородное сообщение). Отличительной чертой данного направления является практически полная электрификация.

4. ***Железнодорожная ветка Калининград — Балтийск***. Данное направление имеет особое значение для транспортного комплекса Калининградской области. Его дальнейшее развитие позволит создать крупный транспортный узел в районе города Балтийска. Здесь возможно формирование предпортовой станции и железнодорожного подхода к ней.

В период с 2001 по 2006 г. объемы перевозок грузов железнодорожным транспортом возросли на 77% (табл. 2). Объемы перевозок продолжали расти и в дальнейшем. Так, в первом полугодии 2008 г. Калининградская железная дорога перевезла 10 млн тонн грузов. Это самый высокий полугодовой показатель грузоперевозок за последние десять лет.

Рис. 6. Железные дороги Калининградской области

Источник: Концепция развития транспортного комплекса Калининградской области. [Электрон. ресурс]. Режим доступа: http//www.balticgatewey.se/Kaliningrad_RU.pdf

Таблица 2

Грузовые перевозки железнодорожным транспортом

Показатель	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Перевезено грузов, млн тонн	10,8	14,5	17,04	18,5	18,4	19,1	19,4

Источник: *Отчет* о результатах функционирования Особой экономической зоны в Калининградской области в 2006 году; Калининградская железная дорога. [Электрон. ресурс]. Режим доступа: http://branch.rzd.ru/wps/portal/branch?STRUCTURE_ID=710

В связи с введением визового транзита через Литву (или транзита по упрощенному транзитному документу), для чего нужен заграничный паспорт, многие пассажиры предпочитают пользоваться воздушным транспортом. Поэтому объем перевозок пассажиров поездами дальнего следования сейчас ниже, чем в 2001 г. (табл. 3) и уступает перевозкам пассажиров воздушным транспортом.

Таблица 3

Перевозки пассажиров поездами дальнего следования

Показатель	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Перевезено пассажиров, тыс. человек	980,2	1002	648,5	717,8	652,0	723,0	736,0

Источник: *Отчет* о результатах функционирования Особой экономической зоны в Калининградской области в 2006 году; Калининградская железная дорога. [Электрон. ресурс]. Режим доступа: http://branch.rzd.ru/wps/portal/branch?STRUCTURE_ID=710

Несмотря на высокую плотность железных дорог и относительную их разветвленность, современная сеть железных дорог по протяженности уступает существовавшей в Восточной Пруссии. В настоящее время выведено из эксплуатации и разобрано около 30—35 % линий, входивших в железнодорожную систему Восточной Пруссии (рис. 7).

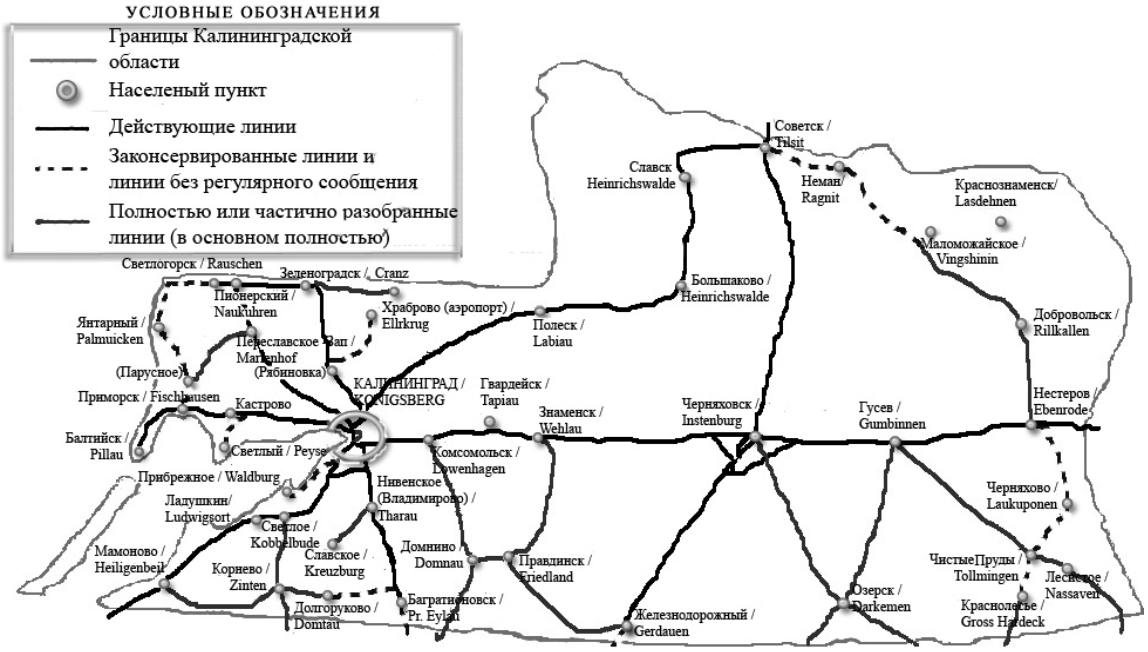

Рис. 7. Сеть железных дорог Восточной Пруссии и Калининградской области

Составитель: И.С. Гуменюк; на основе: *Карта* железных дорог Калининградской области. [Электрон. ресурс]. Режим доступа: http://paravoz10.narod.ru/karta.htm

Железнодорожный транспорт Калининградской области, обладая стратегически выгодным географическим положением, имеет ряд серьезных проблем, тормозящих его развитие, а следовательно, и всей экономики области.

Одной из главных проблем железнодорожной системы является зависимость ее тарифов от тарифной политики на перевозки грузов через территорию соседних государств. Для решения этой проблемы необходимо проведение переговоров с ЕС о едином уровне тарифов на транзитные перевозки по территории макрорегиона Балтики.

Помимо этого существует ряд системных внутрироссийских проблем, связанных с формированием тарифной сетки. На сегодняшний день льготные тарифы на грузы по калининградскому направлению начинают действовать при условии, что дальность доставки данных грузов от Калининграда составляет 400 км по российской территории (при этом транзит по Литве и Беларуси не учитывается). Для решения этой проблемы необходимо, чтобы Российские железные дороги (РЖД) сделали перерасчет железнодорожных тарифов на короткие расстояния с учетом анклавного положения региона.

Вторая проблема, характерная для железнодорожного комплекса области, — инфраструктурная. Сеть железных дорог региона уступает по некоторым критериям не только среднеевропейским нормам, но и среднероссийским показателям (процент двухпутных и электрофицированых веток).

Кроме того, серьезной проблемой является предел мощности по перевалке грузов железнодорожным транспортом области. В 2007 г. грузооборот комплекса составил 19,4 млн тонн, при этом предельная мощность комплекса составляет 22—27 млн тонн в год. Если не вводить в систему новые мощности, предел может быть достигнут уже в этом году. Для решения этой проблемы Правительством Калининградской области подготовлены и представлены в Федеральное агентство железнодорожного транспорта материалы для включения в Федеральную целевую программу «Развитие транспортной системы России (2010—2015 годы)» проекта «Строительство железнодорожных подходов к портам в Калининградской области и обхода города Калининграда», куда вошли все действующие и предлагаемые к строительству железнодорожные станции и участки железной дороги.

Согласно программе, планируется построить и реконструировать в общей сложности около 150 км железнодорожного полотна (рис. 8). При этом развитие комплекса предусматривается по нескольким направлениям.

1. В рамках создания единого мультимодального транспортного комплекса планируется реконструкция станции Калининград-Сортировочная (это позволит вдвое увеличить пропускную способность подхода к Морскому торговому порту) и строительство предпортовой станции Балтийск-2. В перспективе предусматривается запуск контейнерного экспресса «Калининград — Клайпеда — Москва».

2. Для внутреннего развития железнодорожного транспорта области запланирован ряд мероприятий, которые позволят увеличить эффективность использования данного вида транспорта. Это сделает железные дороги более доступными и привлекательными для местного населения и калининградских грузовладельцев. Кроме того, предусмотрены мероприятия, которые позволят, с одной стороны, разгрузить областной центр, а с другой — загрузить некоторые города области, например Черняховск и Гусев. К таким мероприятиям можно отнести:

- строительство железнодорожного обхода г. Калининграда;
- развитие Черняховска в качестве центра перевалки железнодорожных грузов;
- возобновление пригородного железнодорожного сообщения на маршруте Светлогорск — Донское — Янтарный — Приморск;
- открытие железнодорожного сообщения между Калининградом и аэропортом Храброво.

3. Третьим направлением развития железнодорожного комплекса является создание условий для более эффективной интеграции калининградской сети в транспортную систему макрорегиона Балтики. Для этого запланировано:

- создание железнодорожного перегрузочного терминала в районе Мамоново-II;
- строительство пограничной железнодорожной станции в пос. Чернышевское;
- реконструкция вокзала Калининград-Южный.

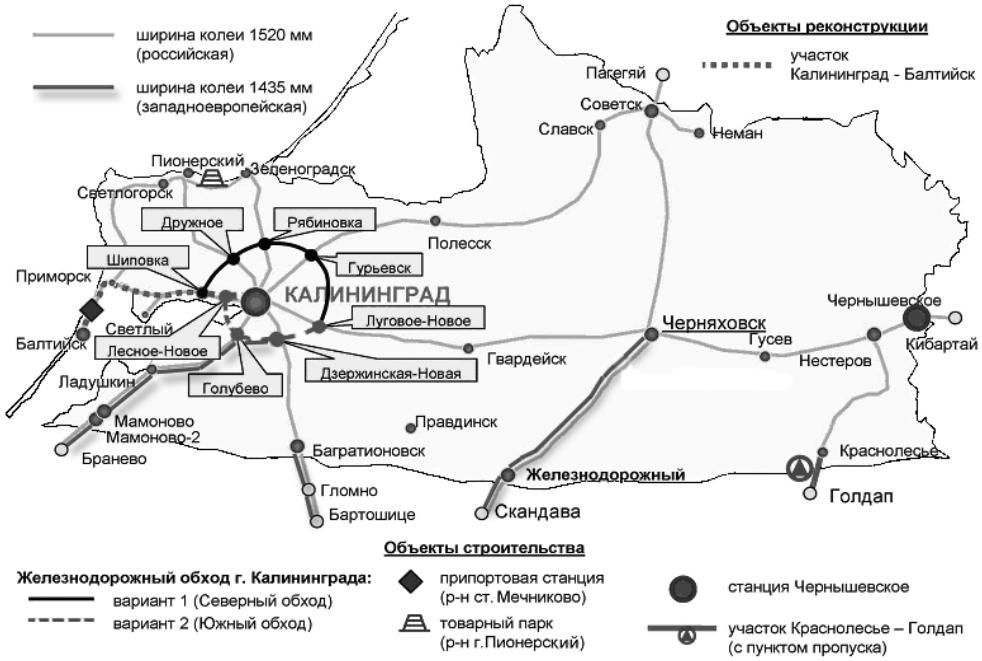

Рис. 8. Основные мероприятия по развитию железнодорожного транспорта

Источник: *Концепция* развития транспортного комплекса Калининградской области. [Электрон. ресурс]. Режим доступа: http://www.balticgatewey.se/Kaliningrad_RU.pdf

Решение инфраструктурных и правовых проблем позволит железнодорожному комплексу области полностью использовать свое уникальное географическое положение. Благодаря проходящим по региону панъевропейским транспортным коридорам № 1 и 9 Калининградская область имеет выходы как на крупнейшие города Европы, так и на Азиатский регион (благодаря Транссибу и коридору «Север — Юг», к коридорам «Трасека» и «Южный»). Расположение КЖД между крупными железнодорожными магистралями Европы и Азии и использование возможностей морского (в том числе и паромного) транспорта позволит создать крупный транспортный узел, способный конкурировать с транспортными узлами не только Европы, но и мира.

1.4. Автомобильный транспорт

Автомобильный транспорт в Калининградской области с каждым годом играет все бóльшую роль. Благодаря действию режима ОЭЗ в регион начиная с 1990-х гг. было ввезено большое количество автомобилей иностранных марок на льготных условиях. Сейчас такие машины составляют более 85 % всего легкового автопарка области. По обеспеченности легковыми автомобилями в расчете на душу населения (259 на 1000 человек в 2006 г.) область занимает первое место в России.

ОЭЗ способствовала и развитию международных грузовых автоперевозок. Благодаря льготам предприятия области приобрели за рубежом почти 1700 автопоездов, соответствующих европейским стандартам Евро-2 и Евро-3.

Благодаря таким условиям начиная с 2001 г. наблюдался рост объема перевозимых автомобильным транспортом грузов. По сравнению с 2001 г. грузооборот в 2007 г. увеличился почти вдвое (2,19 млн тонн по сравнению с 1,2 млн тонн в 2001 г.).

Несколько иная картина наблюдается при анализе данных о перевозке пассажиров автомобильным транспортом через пограничные переходы. В 2007 г. данный показатель почти сравнялся с

показателем 2001 г. (0,86 млн человек против 0,89 млн). Это связано с несколькими причинами. Во-первых, была усложнена процедура получения виз в страны зоны Шенгенского договора. Во-вторых, улучшение социальных условий жителей области и государственная политика по развитию авиации способствовали тому, что все больше граждан выбирают альтернативным средством передвижения самолеты.

С точки зрения инфраструктуры автомобильный комплекс области располагает густой сетью автомобильных дорог (306 км автодорог общего пользования на каждую 1 000 км^2 территории — второе место в Росси после Московской области). Общая протяженность автодорог составляет около 4600 км, в том числе федерального значения — 203,8 км. Из автомобильных дорог территориального значения 1200 км составляют опорную транспортную сеть области, обеспечивая как областные, так и международные связи.

Кроме дорожного полотна важное место в инфраструктуре занимают объекты обслуживания автотранспортных средств, среди которых первостепенными являются автозаправочные станции (рис. 9). Сеть АЗС Калининградской области насчитывает более 160 станций. При этом они расположены по области неравномерно. В основном АЗС находятся в крупных городах (Калининград, Черняховск, Советск) и на основных транспортных магистралях области, а также в пунктах пропуска через государственную границу.

Несмотря на то что по густоте дорог Калининградская область находится в лидерах среди субъектов РФ, существующей дорожной сети недостаточно для эффективного обслуживания внешних связей области с сопредельными государствами ЕС. Для устранения этой проблемы в рамках «Стратегии социально-экономического развития Калининградской области на средне- и долгосрочную перспективу» было принято решение о строительстве 700 км современных скоростных магистралей, а также об устранении «узких мест» на уже существующих (рис. 10)[7].

---

[7] См.: *Клемешев А.П., Лапин Ф.Ф., Гутник В.П., Федоров Г.М., Зверев Ю.М.* Указ. соч. С. 441, 444.

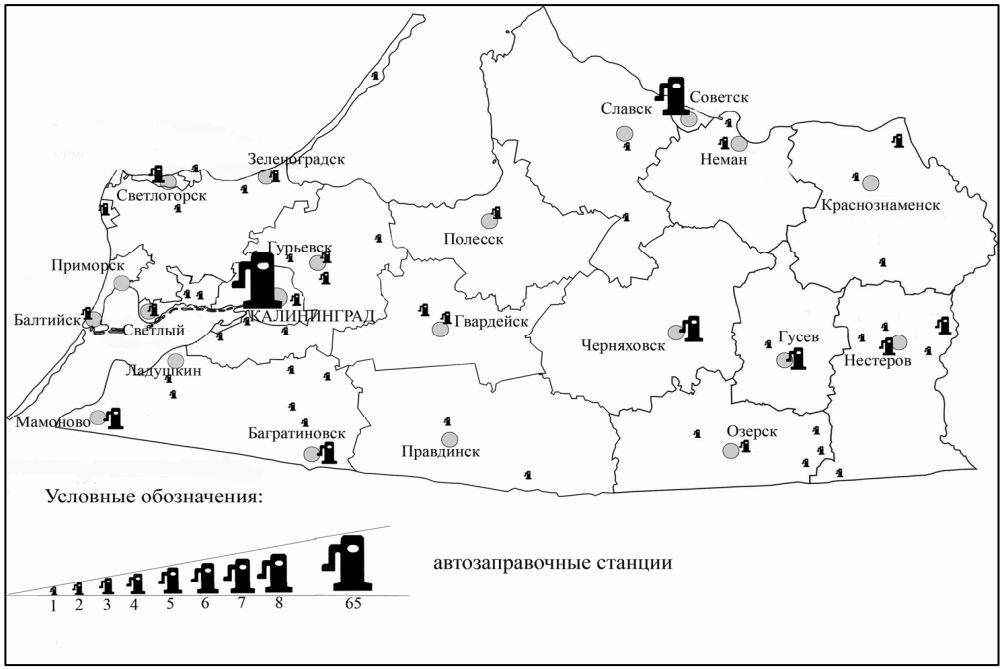

Рис. 9. Схема размещения автозаправочных станций на территории Калининградской области

Составитель: И.С. Гуменюк

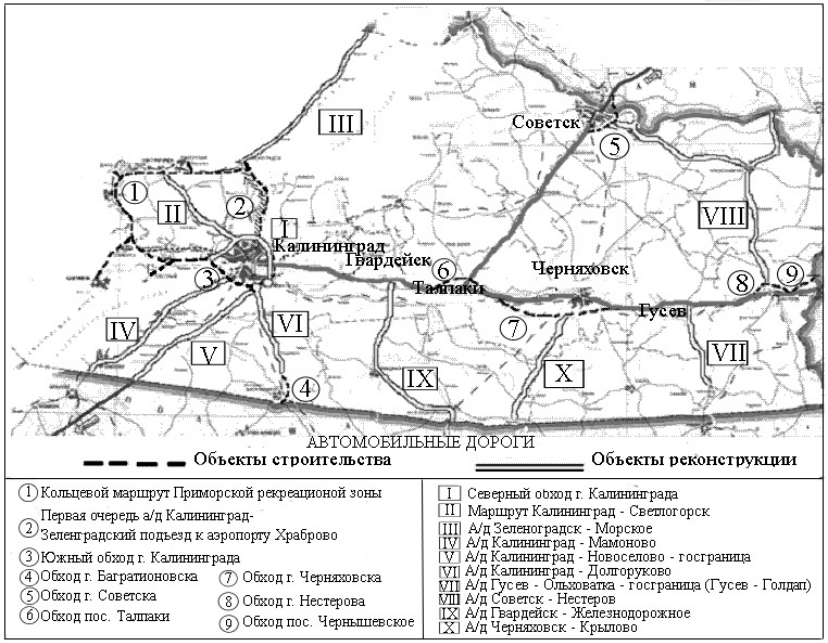

Рис. 10. Основные автодороги Калининградской области, подлежащие реконструкции или строительству

Составитель: И.С. Гуменюк; на основе данных «Концепции развития транспортного комплекса Калининградской области»

Для реализации программы из федерального бюджета выделено — 395,0 млн рублей, из областного бюджета предусмотрено софинансирование средств в размере 53,63 млн рублей.

На эти средства к настоящему времени:

1. Завершено строительство обхода п. Чернышевское на автомобильной дороге А-229 «Калининград-Черняховск-Нестеров» до границы с Литовской Республикой, 1-я очередь, к новому многостороннему автомобильному пункту пропуска «Чернышевское» (протяженностью 3,26 км), а также участка трассы от МАПП до границы с Литовской Республикой (протяженностью 0,376 км).

2. Продолжено строительство обхода г. Советска с мостовым переходом через р. Неман на автомобильной дороге А-216 «Гвардейск — Неман» до границы с Литовской Республикой (протяжённостью 11,88 км).

Особо следует отметить начало строительства кольцевого маршрута Приморской рекреационной зоны, которая соединит между собой областной центр, международный аэропорт и города — курорты Балтийского побережья. На первом этапе ожидаемая протяженность дороги — 26,7 км, расчетная скорость движения автомобилей — 120 км/час, ширина общей земляной полосы — 28,5 м, количество полос для движения — 4, пересечение с другими автомобильными дорогами — в нескольких уровнях, наличие транспортных развязок. «Весь проект Приморского кольца длинной 178 км обойдется примерно в 60 млрд. рублей и будет завершен к концу 2014 года, — сообщил министр развития инфраструктуры регионального правительства Александр Рольбинов — В итоге в области появиться первая скоростная автомагистраль с ограничением в 120 км/ч.»[8].

Кроме развития дорожной системы области, для создания эффективного транспортного сообщения между Калининградской областью и странами ЕС, необходимо развитие пунктов пропуска через государственную границу. Существующие сегодня пункты пропуска работают с превышением своей проектной пропускной способности (табл. 4).

---

[8] *Дорога* которой у нас еще не было // Калининградская вечерка. 2008. 17 янв. [Электрон. ресурс]. Режим доступа: http://www.vecherka.com/?pt=7&artid=14318&lst=10

Таблица 4

Пропускная способность (проектная и фактическая) автомобильных пунктов пропуска, расположенных на территории Калининградской области (кол-во транспортных средств в сутки)

Автомобильный пункт пропуска	Пропускная способность					
	проектная			фактическая		
	легко-вые	грузо-вые	авто-бусы	легко-вые	грузо-вые	авто-бусы
Российско-польский участок государственной границы АПП, расположенные на международных транспортных коридорах						
Мамоново	470	30	10	1324	100	32
АПП, расположенные вне международных транспортных коридоров						
Багратионовск	900	100	200	1255	290	99
Гусев	800	100	100	1002	3	31
Российско-литовский участок государственной границы АПП, расположенные на международных транспортных коридорах						
Чернышевское	700	70	30	656	243	9
Советск	940	40	20	1158	165	11
АПП, расположенные вне международных транспортных коридоров						
Пограничный	420	70	10	777	39	—
Куршская коса	180	10	10	248	1	11
Строящиеся и проектируемые пункты пропуска						
Чернышевское	1150	300	50	—	—	—
Мамоново-II	2600	1250	150	—	—	—

Источник: *Концепция* развития транспортного комплекса Калининградской области. [Электрон. ресурс]. Режим доступа: http://www.balticgatewey.se/Kaliningrad_RU.pdf

В связи с этим необходимо не только модернизировать уже имеющиеся пункты пропуска, но и строить новые. Среди приоритетных задач в этом направлении — развитие пунктов пропуска через государственную границу Российской Федерации в Калининградской области: «Мамоново-2 — Гжехотки», «Чернышев-

ское — Кибартай» и прилегающей к ним дорожной инфраструктуры. Сюда же можно отнести проект, находящийся на стадии согласования: речь идет о строительстве АПП «Советск», автодорожных обходов городов Советск и Панемуне (Литовская Республика), а также пограничного моста через р. Неман.

Реализация намеченных идей позволит транспортному комплексу области реально включится в систему европейских автотранспортных коридоров. На сегодняшний день участки областной автомобильной трассы входят в различные панъевропейские коридоры. Областная трасса Советск — Талпаки — Калининград — Мамоново входит в международный транспортный коридор 1А Хельсинки — Таллин — Рига — Варшава («Виа Балтика»), с ответвлением Рига — Калининград — Гданьск («Виа Ганзиатика»). Областная дорога Калининград — Черняховск — Нестеров входит в международный транспортный коридор 9D Клайпеда — Вильнюс — Минск — Киев, с ответвлением Калининград — Каунас.

Европейская транспортная система связывает все крупнейшие европейские города: от Хельсинки на севере до Стамбула на юге; от Нижнего Новгорода на востоке до Нюрнберга на западе. Система состоит из 10 международных транспортных коридоров (рис. 11):

МТК I: Таллинн — Рига — Варшава — (Калининград — Гданьск);

МТК II: Берлин — Варшава — Минск — Москва — Нижний Новгород;

МТК III: Берлин (Дрезден) — Вроцлав — Львов — Киев;

МТК IV: Берлин (Нюрнберг) — Прага — Будапешт — Констанца (Салоники) — Стамбул;

МТК V: Триест — Любляна — Будапешт — Братислава — Ужгород — Львов;

МТК VI: Гданьск — Варшава — Жилина;

МТК VII (Дунайский водный): Австрия — Венгрия — Югославия — Болгария — Румыния — Молдова — Украина;

МТК VIII: Дуррес — Тирана — Скопье — София — Варна;

МТК IX: Хельсинки — Санкт-Петербург — Москва — Витебск — Киев — Одесса — Кишинев — Пловдив — Бухарест — Александруполис;

МТК X: Зальцбург — Любляна — Загреб — Белград — Скопье — Салоники.

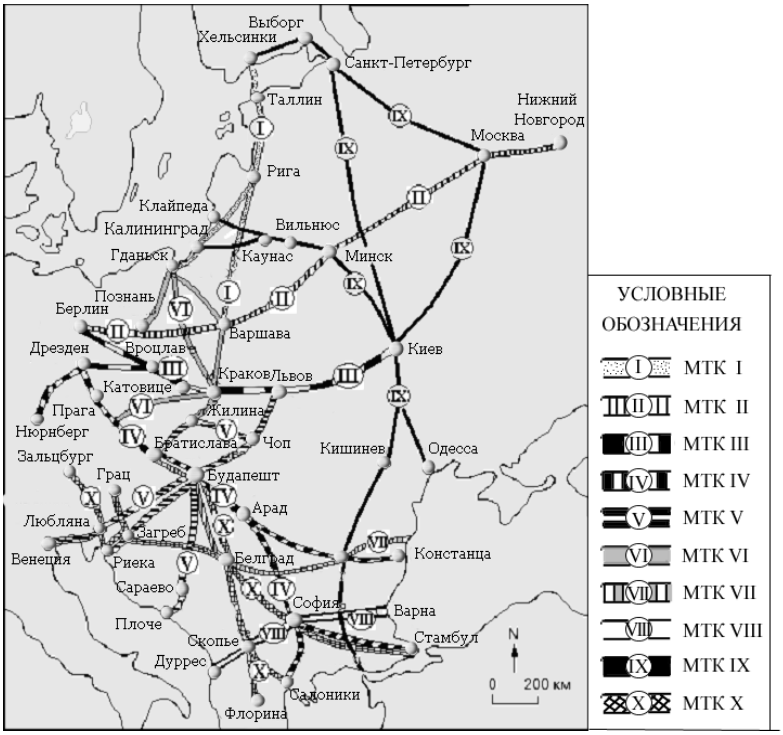

Рис. 11. Система международных транспортных коридоров (МТК) в Европе

Составитель: И.С. Гуменюк, на основе статьи: *Модернизация* трансъевропейских коридоров. [Электрон. ресурс]. Режим доступа: http://www.css-rzd.ru/zdm/12-2002/02226.htm

К сожалению, проблемы, указанные выше, мешают формированию в области крупных европейских коридоров. Только после реализации намеченных действий можно будет говорить о всестороннем включении области в европейскую транспортную систему.

1.5. Воздушный транспорт*

Воздушный транспорт на сегодняшний день самый динамично развивающийся в Калининградской области вид транспорта. В 2007 г. пассажирооборот на воздушном транспорте составил 1,1 млн человек в год. По сравнению с 2001 г. этот показатель вырос в 4,5 раза (в 2001 г. он равнялся — 0,24 млн человек). Такой рост стал возможен благодаря развитию единственного в области гражданского аэропорта Храброво, имеющего статус международного и включенного в перечень аэропортов федерального значения.

Ведущим авиапредприятием области является открытое акционерное общество «КД Авиа». Компания начиная с 2005 г. приняла решение о переоснащении парка воздушных судов, отказавшись от эксплуатации Ту-134 и Ту-154 и перейдя на самолеты марки «боинг»-737–300. Также было принято решение о реконструкции аэропорта Храброво и создании на его базе кросмагистрального авиатранспортного узла (авиахаба), функционирующего по принципу «hub and spoke» («спица и ступица»). Внедрение данной системы позволило калининградскому аэропорту стать связующим звеном между крупнейшими городами России и Западной Европы. В калининградском авиахабе в настоящее время пассажиры прямого транзита составляют около 30% от общего их количества. Это близко к удельному весу таких пассажиров в крупнейших западноевропейских аэропортах и намного больше, чем в российских. Так, количество трансферных пассажиров в аэропортах Франкфурта, Амстердама, Копенгагена составляет более 40%, в Брюсселе и Хитроу (Лондон) более 30%, а в аэропорту Шереметьево (Москва) — только около 3%.

Одно из важнейших преимуществ калининградского аэропорта — расположение на пересечении воздушных путей между Россией и Европой. Основная цель проекта авиахаба — создание современной транспортной связи между Россией и странами Европы. Сейчас авиакомпания «КД Авиа» предоставляет 182 варианта транзитных маршрутов в обоих направлениях (рис. 12).

---

* Автор данного раздела — Е.С. Гинзбург.

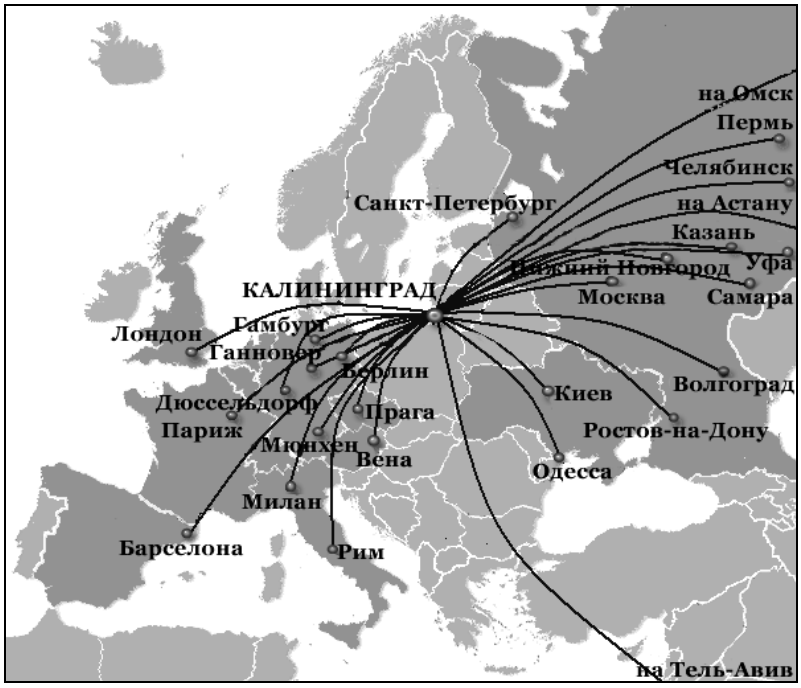

Рис. 12. Схема авиатранспортных направлений авиакомпании «КД Авиа» через международный аэропорт Храброво (г. Калининград)

Составитель: И. С. Гуменюк, на основе данных официального сайта авиакомпании «КД Авиа» ([Электрон. ресурс]. Режим доступа: http://www.kdavia.ru)

Реализуя данную систему, «КД Авиа» разработало расписание рейсов таким образом, чтобы минимизировать транзитному пассажиру суммарное время в пути. Утром происходит «волновое» прибытие воздушных судов в калининградский аэропорт из регионов России. Транзитные пассажиры проходят паспортный и таможенный контроль и ожидают посадку на международные рейсы в пределах единого терминала. В полдень осуществляется «волновой» вылет рейсов в Европу. Обратное движе-

ние самолетов из Европы в Россию реализуется аналогично со стыковкой в калининградском аэропорту между 18 и 19 часами местного времени.

Введение подобной системы потребовало от «КД Авиа» крупных экономических вливаний. Помимо строительства современного транзитного пассажирского терминала произошло обновление самолетного парка. В 2005 г. авиакомпания полностью перевооружила свой парк самолетов, перейдя с Ту-134 и Ту-154 на «боинг» 737-300. На сегодняшний день парк воздушных судов авиакомпании состоит из 17 «боингов».

После начала функционирования в калининградском аэропорту системы «hub and spoke» пассажиропоток возрос на 76% (или на 333 тыс. человек), в 2007 г. он составил 771 тыс. человек, тогда как в 2006 г. был 439 тыс. человек. В планах на будущее у компании «КД Авиа» — увеличить парк самолетов к 2012 г. до 60 единиц (среди которых 50 среднемагистральных самолетов семейства Airbus A320), что даст возможность обслуживать до 9 млн человек в год.

Формирование крупного международного транспортного узла в аэропорту Храброво, функционирующего по принципу «hub and spoke», позволит Калининградскому региону стать настоящими воротами в Европу для россиян и для европейцев в Россию. Транспортное сообщение будет осуществляться максимально быстро и комфортно. Кроме того хаб позволит Калининградской области интегрироваться как в европейскую, так и в мировую авиатранспортную систему.

Наряду с развитием авиаперевозок на дальние расстояния необходимо уделить внимание и системе малой авиации. Сегодня в области насчитывается только два действующих аэродрома малой авиации. Один из них расположен в черте г. Калининграда (аэродром Девау), второй — недалеко от г. Гвардейска. Малая авиация в Европе получила повсеместное развитие, и все больше европейцев предпочитают пользоваться ее услугами. На территории области необходимо создать сеть взлетно-посадочных полос и специализированный международный аэропорт для малых воздушных судов.

1.6. Внутренний водный транспорт

Калининградская область имеет развитую сеть внутренних водных путей (571 км), плотность которой почти в 10 раз больше среднероссийского показателя (однако эти пути нуждаются в ремонте и реконструкции). В состав внутренних водных путей области входят реки Преголя, Дейма, Матросовка, Немонин, Луговая, пограничный участок реки Неман и другие, каналы Приморский, Полесский, Черняховский, Озерковский, а также Куршский залив. Калининградский (Вислинский) залив относится к внутренним морским водам, хотя иногда тоже включается в состав внутренних водных путей (рис. 13).

Внутренние водные пути области имеют свободное сообщение с водными путями соседних государств, обладают сопоставимыми габаритами пути, обустроены в гидротехническом отношении. На основных водных маршрутах региона можно эксплуатировать суда грузоподъемностью от 200 до 800 тонн.

Роль внутреннего водного транспорта во внутрирегиональных грузовых перевозках незначительна и существенно сократилась по сравнению с 1990-ми гг. (отправление грузов уменьшилось с 1 млн тонн в 1995 г. до 0,2 млн тонн в 2006-м). Внутриобластные пассажирские водные перевозки не производятся. Из-за многолетнего отсутствия бюджетного финансирования на капитальный ремонт и строительство внутренних водных путей происходит постепенное снижение их проходимости (в 2006 г. из 571 км областных водных путей осталось только 299 км с гарантированными габаритами судовых ходов).

Речные порты находятся в Калининграде (порт имеет также грузовой район в г. Светлый), Черняховске и Советске (два последних нуждаются в восстановлении). На государственной границе РФ и Литвы в Калининградской области открыты речные пункты пропуска Рыбачий — Нида, Советск — Юрбаркас, Советск — Русне.

В области действует ОАО «Западное пароходство». Она имеет 13 судов смешанного плавания («река — море»). Основные перевозимые грузы — металлы и руды, прокат, лес и пиломатериалы, угли и коксы, минеральные удобрения, зерновые и строительные грузы, проектные и генеральные грузы.

Рис. 13. Внутренний водный транспорт Калининградской области

Источник: *Концепция* развития транспортного комплекса Калининградской области. [Электрон. ресурс]. Режим доступа: http//www.balticgatewey.se/Kaliningrad_RU.pdf

Четвертого декабря 2007 г. в Светлогорске было подписано межправительственное российско-литовское Соглашение о судоходстве по Куршскому заливу и внутренним водным путям Калининградской области РФ и Литовской Республики. Вступление в силу этого документа означает, что из Калининградской области в Литву (и наоборот) впервые за последние 10 лет можно будет попасть и водным путем, что особенно важно для развития международного водного туризма в регионе. Вслед за подписанием этого соглашения аналогичное Соглашение может быть подписано с Польшей относительно Калининградского (Вислинского) залива. Российско-польские переговоры об этом идут уже не один год.

Основные направления развития инфраструктуры внутреннего водного транспорта Калининградской области:

- восстановление судоходства внутренним водным путям (Куршский залив, реки Преголя, Дейма, Неман, Матросовка, Полесский канал);
- строительство речного пассажирского порта в пос. Рыбачий (Куршский залив) с инфраструктурой пункта пропуска;
- оборудование внутренних водных путей освещением;
- освоение водного пути на р. Лава;
- восстановление Мазурского канала и системы шлюзов на нем;
- создание центра управления движением судов в Куршском заливе;
- восстановление портовой инфраструктуры в г. Черняховске;
- строительство речных пристаней в городах Полесске, Гвардейске, пос. Лесное, в акватории Куршского залива, на р. Лава, Мазурском канале;
- восстановление грузопассажирского речного порта в г. Советске;
- строительство малого пассажирского терминала в г. Мамоново (Калининградский залив);
- строительство малого пассажирского терминала в южной части акватории Калининградского залива (Балтийская коса) с инфраструктурой пункта пропуска;
- обновление речного флота (в том числе приобретение паромов для обслуживания линии «г. Балтийск — пос. Коса»).

Глава 2. Транспортный комплекс Калининградской области как объект сценарного планирования и системного анализа

2.1. Метод сценарного планирования для оценки стратегий развития транспортного комплекса Калининградской области

Сценарное планирование широко используется в западных странах для долгосрочного планирования. На пространстве СНГ этот метод только начинает развиваться. Существует несколько школ сценарного планировании, но есть общие положения и принципы, которые разделяются большинством специалистов сценарного планирования:

1) будущее является неопределенным и в большинстве случаев не может быть предсказано;

2) для снижения неопределенности нужно строить возможные сценарии развития событий;

3) стратегия должна быть работоспособной и приносящей успех при любом варианте будущего (сценарии);

4) должна разрабатываться система мониторинга окружающей среды и краткие планы действий, если события начнут развиваться по тому или иному сценарию[9].

Применим методику сценарного планирования к транспортному комплексу Калининградской области. Комплексное его развитие является одной из приоритетных задач, стоящих перед региональными и федеральными органами власти.

Развитие транспортного комплекса осуществляется в рамках как региональных, так и федеральных программ и стратегий.

На сегодняшний день существует региональная «Стратегия социально-экономического развития Калининградской области на средне- и долгосрочную перспективу». В рамках данной стратегии была разработана Программа социально-экономического развития Калининградской области на 2007—2016 гг., принятая Калининградской областной думой 25 декабря 2006 г. и утвержденная Губернатором Калининградской области 28 декабря 2006 г.

На федеральном уровне главной стратегией, определяющей направление развития транспортного комплекса, является транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2020 г. Конкретизирует данную стратегию Федеральная целевая программа «Модернизация транспортной системы России (2002—2010 годы)», а также разрабатываемая ФЦП «Развитие транспортной системы России в 2010—2015 гг.».

Главная цель, определенная как в региональной, так и в федеральной стратегиях, совершенствование транспортного комплекса области с последующей интеграцией в транспортную систему Европы. Эта цель — попытка решения сразу двух задач. Первая — внутренняя — заключается в развитии самого транспортного комплекса Калининградской области, формировании современного транспортно-логистического комплекса с применением мультимодального подхода при организации грузо- и пасажироперевозок. Внешняя задача — включение транспортного комплекса области в Балтийскую региональную транспортную систему.

---

[9] См.: *Дятловская И.* Мифы о неприменимости и мировая практика сценарного планирования. [Электрон. ресурс]. Режим доступа: http://www.c-concordia. org/ru/publics/74/13/html

Используя метод сценарного планирования, рассмотрим четыре варианта развития событий, в зависимости от решения поставленных задач (рис. 14). Для облегчения понимания ситуации в скобках указывается два значения; оба могут иметь знак «+» (поставленная задача решена) или «–» (поставленная задача не решена). Первое значение — внутренняя задача, второе значение — задача внешняя.

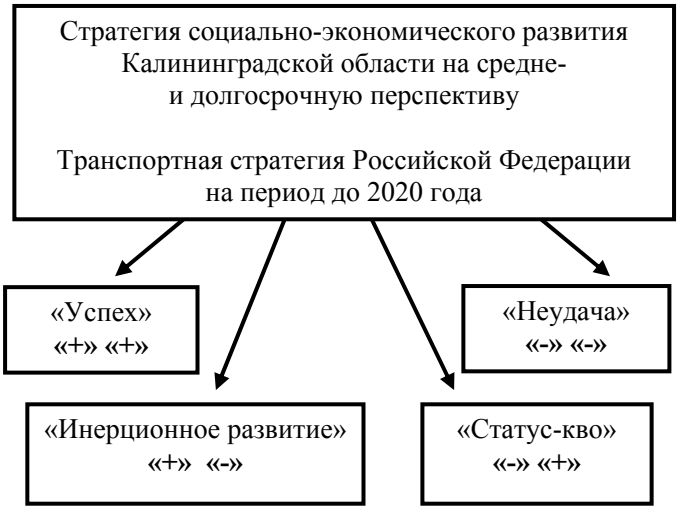

Рис. 14. Варианты развития транспортного комплекса Калининградской области в зависимости от реализации стратегий

Источник: Составлено И. С. Гуменюком.

Первый вариант — «Успех» (+; +). Данный вариант рассматривает ситуацию, при которой будут реализованы все программные задачи. Это позволит создать на территории области крупный транспортно-логистический центр, основанный на мультимодальном подходе, который сможет обслуживать грузо— и пассажиропотоки не только в Балтийском регионе, но и идущие между Россией и Европой. Ожидается, что к 2010 г. грузооборот между странами Балтийского региона достигнет 600 млн тонн. Объем перево-

зок внешнеторговых грузов, идущих из России в Европу, достигнет 700 млн тонн. Реализация задач позволит перенаправить данные транспортные потоки на Калининградскую область.

Второй вариант — «Инерционное развитие» (+; –). На наш взгляд, это самый реалистичный вариант развития, при котором задачи по формированию современного транспортного комплекса области будут решаться, но не на уровне, заявленном в стратегиях. Причиной этого может быть неполное и несвоевременное финансирование как со стороны федеральных властей, так и со стороны региональных органов власти. С другой стороны, европейские партнеры будут неохотно прибегать к услугам Калининградского транспортного комплекса как посреднического центра между ними и Россией. Причины этого — административные барьеры и несовершенство некоторых законов, регулирующих перемещение и переработку грузов. В конечном итоге в ближайшем будущем сложится ситуация, при которой транспортный комплекс области будет развиваться, наращивая внутренние мощности и улучшая инфраструктуру, но комплексного интегрирования в европейскую транспортную систему не произойдет.

Третий вариант — «Статус-кво» (–; +). При таком варианте предусматривается, что реализация намеченных шагов не приведет к значительному улучшению ситуации. Развитие такого варианта возможно из-за вмешательства внешних факторов. Причем эти факторы могут быть как реальные (например, появление конкурентного транспортного центра в одной из прибалтийских республик), так и, на первый взгляд, фантастические (например, разрыв всех экономических отношений между Россией и странами Европы). Чтобы избежать подобного варианта, нужно постоянно анализировать ситуацию и при необходимости корректировать стратегию и план развития. Нужно также своевременно и адекватно реагировать на все внешние и внутренние изменения, способные повлиять на конечный результат.

Четвертый вариант — «Неудача» (–; –). Такой вариант возможен, если не будут реализованы все меры по развитию транспортного комплекса области. В результате сложится ситуация, при которой область будет «оторвана» от основной территории Российской Федерации, а также изолирована в рамках Балтийского региона; транспортный комплекс достигнет своего предела развития.

В 2007 г. совокупный годовой грузооборот транспортного комплекса составлял примерно 40 млн тонн. При этом предел по грузообороту в некоторых видах транспорта уже почти достигнут (в железнодорожном транспорте предел грузооборота — 26 млн тонн, а показатель в 2007 г. — 19,5 млн тонн). Общий объем груза, который может быть переработан транспортным комплексом Калининградской области, оценивается в 50—55 млн тонн. Если не вводить новые мощности и не решать инфраструктурные проблемы, то предел будет достигнут уже к середине 2009 г.

2.2. PENST-анализ как метод структуризации знаний об объекте

Одним из вариантов системного анализа является PEST-анализ[10]. При его применении производится отбор основных факторов, влияющих на развитие исследуемого объекта (в нашем случае — транспортного комплекса Калининградской области). Выделяется четыре основные группы факторов (аспекта), оказывающие влияние на исследуемый объект:

Policy — политика,

Economy — экономика,

Society — общество (социокультурный аспект),

Technology — технология.

Данная модель анализа была создана для изучения влияния внешних сред на стратегию компаний. При изучении транспортного комплекса Калининградской области мы не можем не учитывать влияние природной среды. Природный комплекс играет важную роль как при формировании транспортного комплекса, так и при его дальнейшем функционировании. В результате, добавив еще одну среду (природа — **N**ature), мы преобразовали ис-

[10] См.: *Луценко Е.В.* Лекция 13: Когнитивное моделирование. [Электрон. ресурс]. Режим доступа: http://lc.kubagro.ru/aidos/aidos04/LK-13/lk-13.htm

ходную, сугубо экономическую модель анализа в экономико-географическую (рис. 15).

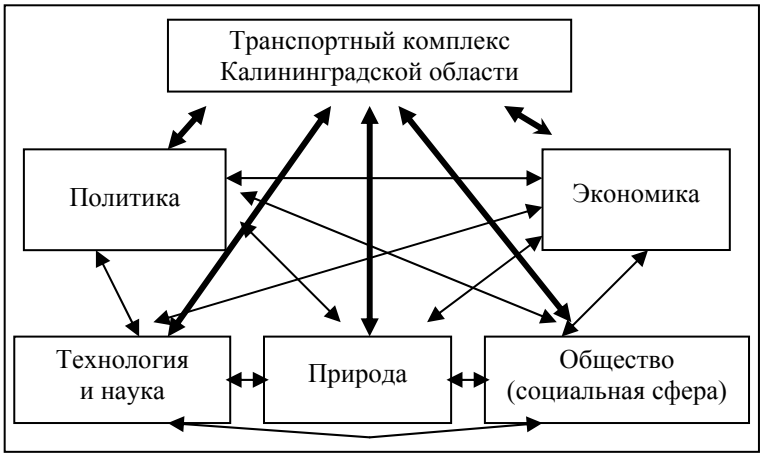

Рис. 15. Схема PENST-анализа

Составитель: И.С. Гуменюк, с использованием данных: *Луценко Е.В.* Лекция 13: Когнитивное моделирование. [Электрон. ресурс]. Режим доступа: http://lc.kubagro.ru/aidos/aidos04/LK-13/lk-13.htm

Помимо влияния основных групп факторов на исследуемый объект (доминирующие связи), происходит равнонаправленное влияние факторов друг на друга. Изменение любого из факторов через эту систему связей может влиять на все остальные.

Анализируя влияние каждой из сред на развитие транспортного комплекса, необходимо помнить, что каждая среда может оказывать как положительное влияние, так и отрицательное. Положительное влияние оказывают факторы-катализаторы, отрицательное — факторы-ингибиторы.

Исходя из этих предпосылок мы можем создать две различные модели PEST (PENST)-анализа, в одной из которых будут указаны факторы, положительно влияющие на развитие транспортного комплекса, в другой — влияющие отрицательно.

2.2.1. PEST (PENST)-анализ факторов-катализаторов развития транспортного комплекса

Политическая среда

1. Закон «Об Особой экономической зоне в Калининградской области и о внесении изменений в некоторые законодательные акты». Это Федеральный закон Российской Федерации (от 10 января 2006 г. №16-ФЗ), принятый Государственной думой 23 декабря 2005 г. и одобренный Советом Федерации 27 декабря 2005 г. Федеральные органы власти во главе с Президентом РФ подчеркивают особый политический и экономический статус Калининградской области. Подобное отношение к эксклавному региону нашло отражение при формировании федеральной политики в Калининградской области (на сегодняшний момент соответствующие документы находятся на стадии утверждения). При таком отношении Центра к региону можно рассчитывать на всестороннюю поддержку федеральных органов власти при развитии всех кластеров экономики Калининградской области, включая и транспортный комплекс.

2. Наличие договоров о сотрудничестве Калининградской области с приграничными районами Республики Польша и Республики Литва. Двадцать второго мая 1992 г. было заключено «Соглашение между Правительством Российской Федерации и Правительством Республики Польша о сотрудничестве Калининградской области Российской Федерации северо-восточных воеводств Республики Польша», а 29 июня 1999 г. — «Соглашение между Правительством Российской Федерации и Правительством Литовской Республики о долгосрочном сотрудничестве Калининградской области Российской Федерации и регионов Литовской Республики».

Благодаря этим соглашениям осуществляется двусторонний диалог по различным вопросам, в том числе касающимся и транспортного комплекса. Среди наиболее актуальных нужно выделить следующие.

• В рамках постоянно действующей Комиссии по транспорту, судоходству и связи российско-польского Совета по сотрудничеству Калининградской области Российской Федерации и регионов Республики Польша (РПС) обсуждается вопрос строитель-

ства автодороги Калининград — Эльблонг, пограничного перехода «Мамоново II — Гжехотки» и возможности организации совместного контроля на нем, перспектив организации перевозок большегрузных автомобилей железнодорожным транспортом через российско-польскую государственную границу, что должно снизить нагрузку на автодорожные пограничные переходы.

• В рамках российско-литовского Совета по долгосрочному сотрудничеству между региональными и местными властями Калининградской области Российской Федерации и Литовской Республики была разработана проектная документация на строительство обходной дороги с мостом через р. Неман и устройством на нем нового АПП.

• В рамках этого же российско-литовского Совета ведется подготовка всех необходимых документов для скорейшего вступления в силу соглашения между Правительством Литовской Республики и Правительством Российской Федерации о судоходстве в Куршском заливе и по водным путям Литовской Республики и Калининградской области.

Экономическая среда

1. Действие на территории области закона «Об Особой экономической зоне в Калининградской области и о внесении изменений в некоторые законодательные акты». Этот принятый в 2006 г. Закон оказывает влияние на транспортный комплекс в рамках не только политического, но и экономического поля. Благодаря действию на территории области режима Особой экономической зоны создаются предпосылки для перехода всего экономического комплекса региона к экспортной ориентации. Новые принципы функционирования ОЭЗ на территории области обусловливают появление резидентов ОЭЗ, реализующих крупные инвестиционные проекты в различных отраслях экономики.

Из 56 зарегистрированных на 01.06.2008 г. резидентов ОЭЗ 13 осуществляют свои инвестиционные проекты либо в рамках транспортного комплекса области, либо в отраслях, непосредственно влияющих на развитие транспорта (табл. 5).

Таблица 5

Резиденты ОЭЗ в Калининградской области, осуществляющие инвестиционные проекты в транспортном комплексе

Резидент ОЭЗ	Инвестиционный проект	Место производства	Объем инвестиций, млн рублей
1. ЗАО «Содружество “Соя”»	Строительство производственного терминального комплекса по глубокой переработке маслосодержащих культур южнее пос. Волочаевское	пос. Волочаевское, Светловский городской округ, Калининградская обл.	6 419,482
2. ЗАО «Балт Нафта»	Строительство перевалочной базы нефтепродуктов в г. Светлый Калининградской обл.	г. Светлый, Калининградская обл.	867,500
3. ООО МСП «Россбан»	Техническое перевооружение и модернизация ООО МСП «Россбан»	пос. Яблоневка, Гурьевский р-н, Калининградская обл.	156,700
4. ООО «ДВ Транспорт»	Создание автомобильно-контейнерного таможенно-складского терминала в г. Черняховске	г. Черняховск, Калининградская обл.	450,500
5. ООО «Черняховский Автомобильный Терминал»	Строительство таможенно-логистического автомобильного комплекса в г. Черняховске	г. Черняховск, Калининградская обл.	156,000
6. ООО «Аппарель-Вест»	Организация железнодорожных перевозок автомобилей по схеме «Порт — склад — железная дорога» в г. Балтийске Калининградской области и создание и эксплуатация логистического комплекса в г. Черняховске Калининградской обл.	г. Черняховск, Калининградская обл.	1 552,000

Окончание табл. 5

Резидент ОЭЗ	Инвестиционный проект	Место производства	Объем инвестиций, млн рублей
7. ЗАО «Дайвера Транспорт»	Техническое перевооружение автотранспортного парка ЗАО «Дайвера Транспорт»	г. Черняховск, Калининградская обл.	162,300
8. ООО «Балтийские буксиры»	Оказание услуг по буксировке и швартовке морских судов	Бассейн Калининградского залива, Калининградская обл.	221,880
9. ООО «Ратекс Логистик»	Строительство логистического комплекса класса А+ в г. Калининграде	г. Калининград	378,450
10. ООО «Аргогаз»	Создание предприятия по обслуживанию подводных газопроводов	Калининградская обл., бассейн Балтийского моря	358,600
11. ООО «Фрост Логистикс»	Строительство логистического комплекса в г. Советске Калининградской обл.	Калининградская обл., г. Советск	279,535
12. ООО «Стройтерминал»	Строительство административно-логистического комплекса в г. Калининграде (первая очередь)	г. Калининград	480,000
13. ООО «ДСВ Транспорт»	Строительство и эксплуатация парка (стоянки) грузового международного автотранспорта со складами хранения в Гурьевском р-не	Калининградская обл., Гурьевский р-н	313,300

Источник: *Официальный* сайт Правительства Калининградской области. [Электрон. ресурс]. Режим доступа: http://www2.gov39.ru/index.php?action=oezrezident

2. Федеральная программа развития транспортного комплекса России на период до 2020 г. и ФЦП «Модернизация транспортной системы России (2002—2010 годы)». Эти документы содержат перечень, характеристики и механизм реализации мероприятий по развитию транспортной системы страны. ФЦП «Модернизация транспорт-

ной системы России (2002—2010 годы)» подразделяется на подпрограммы по развитию каждого компонента, входящего в единую транспортную систему. Кроме того, уже ведется разработка новой ФЦП «Развитие транспортной системы России в 2010—2015 гг.».

3. Стратегия социально-экономического развития Калининградской области на средне- и долгосрочную перспективу и реализуемая Программа социально-экономического развития Калининградской области на 2007—2016 гг. Данные региональные проекты определяют основные направления развития экономики Калининградской области. В Стратегии социально-экономического развития четко сформулированы целевые показатели развития транспортного комплекса области и указаны основные направления развития каждого элемента транспортной системы.

Общество (социальная сфера)

1. Высокая плотность населения Калининградской области в сочетании с его высокой социальной мобильностью. На 2005 г. население области составило 945,0 тыс. человек. Плотность населения — примерно 62,6 чел./км², что значительно превышает среднероссийский показатель (в 2005 г. он составлял 8,3 чел./км²). Благодаря тому, что более 77% населения области — городские жители, здесь имеется квалифицированная рабочая сила, отличающаяся высокой мобильностью.

2. Развитая сеть учебных учреждений. В Калининградской области насчитывается более 50 учебных заведений, включая учреждения:

— начального профессионального образования — 23;

— среднего специального образования — 18 (11 государственных и 7 негосударственных);

— высшего образования — 10 учебных заведений (4 государственных и 6 негосударственных).

Благодаря наличию такой обширной сети учебных заведений в области созданы условия для подготовки кадров, необходимых как для формирования качественной транспортной инфраструктуры, так и для обслуживания ее создаваемых или уже существующих объектов.

3. Реализация на территории области государственной программы по оказанию содействия добровольному переселению в Российскую

Федерацию соотечественников, проживающих за рубежом. Калининградская область с 2006 г. входит в число 12 «пилотных» регионов на территории России, где реализуется данная программа. Благодаря ей в область могут приехать высококвалифицированные кадры, заинтересованность в которых высказали многие предприятия области, в том числе и предприятия транспортного комплекса (ОАО «РЖД», холдинг «Автотор» и др.)[11].

Данный пункт отражает взаимосвязь между различными сферами, влияющими на транспортный комплекс. Государственная программа по переселению соотечественников является сугубо политическим инструментом, влияющим на формирование в области высококвалифицированных трудовых ресурсов, что в свою очередь положительно воздействует на развитие транспортного комплекса региона.

Природа (географическая среда)

1. Область соседствует с развитыми странами Европы, обладающими разветвленной транспортной инфраструктурой. Благодаря подобному соседству существует возможность развития транспортного комплекса с использованием опыта наших соседей — ввиду сходных географических, природных и климатических условий. Возможно изучение и применение всех положительных нововведений при развитии транспортного комплекса области без ошибок, допущенных государствами-соседями. Кроме того, Литва и Польша также заинтересованы в скорейшем формировании в Калининградской области современного транспортного комплекса, что выражается в совместных проектах по развитию транспортной инфраструктуры в приграничных районах.

2. Незамерзающее морское побережье, позволяющее развивать морской транспорт круглогодичного назначения. В Калининградской области расположен самый западный и единственный незамерзающий порт Российской Федерации на Балтийском море. При этом порт имеет выгодное географическое положение: расстояние до столиц близлежащих государств (Вильнюса, Риги, Варшавы, Берлина,

---

[11] См.: *Программа* переселения в Калининградскую область// Официальный сайт правительства Калининградской области. [Электрон. ресурс]. Режим доступа: http://www.gov.kaliningrad.ru/index.php

Копенгагена и Стокгольма) составляет от 400 до 650 км, до крупнейших иностранных портов на Балтике — 400—700 км.

3. Близкое расположение к области международных транспортных коридоров. Транспортный комплекс региона при должном уровне развития имеет возможность интеграции в международные транспортные коридоры. Необходимо заметить, что некоторые областные трассы де-юре входят в такие коридоры: областная автотрасса Советск — Талпаки — Калининград — Мамоново входит в международный транспортный коридор 1А Хельсинки — Таллин — Рига — Варшава («Виа Балтика»), с ответвлением Рига — Калининград — Гданьск («Виа Ганзиатика»); областная автотрасса Калининград — Черняховск — Нестеров входит в международный транспортный коридор 9D Клайпеда — Вильнюс — Минск — Киев, с ответвлением Калининград — Каунас. Однако де-факто из-за проблем инфраструктурного характера и сложностей с пересечением государственной границы говорить о реальном включении области в европейскую транспортную сеть пока не представляется возможным.

4. Расположение между крупными экономическими центрами Росси и ЕС. Калининградская область расположена в коридоре, по которому осуществляется перевозка грузов между Российской Федерацией и экономическими центрами Европейского союза. Грузооборот в этом направлении отличается динамичным ростом и, по прогнозам специалистов, к 2010 г. достигнет 700 млн тонн. Используя свое выгодное географическое положение, транспортный комплекс области может стать центральным узлом в этом коридоре.

Технология и наука

Транспортная отрасль во всем мире является одной из самых передовых по внедрению новых технологий. Это касается как организации перевозочного процесса, так и модернизации средств перевозки. Из такого мощного влияния научно-технической среды на развитие транспортного комплекса трудно выделить отдельные направления, но среди основных можно отметить следующие.

1. Применение новых технологий при организации перевозочного процесса.

Активно разрабатываются и применяются новые технологии при осуществлении погрузочно-разгрузочных работ, экспедиро-

вании груза. Развитие данного направления получило свое название — транспортная логистика. Внедрение новых технологий в перевозочный процесс позволит:

- автоматизировать процесс погрузки и разгрузки, не требующий присутствия большого количества персонала; достаточно нескольких инженеров, дистанционно осуществляющих контроль за процессом;
- отслеживать передвижение груза в режиме реального времени, что позволяет грузоотправителям не беспокоиться за сохранность груза и корректировать время доставки в зависимости от ситуаций при транспортировке;
- применять электронные методы моделирования для выбора оптимального маршрута и средств для перевозки различного груза.

2. Применение новых технологий при создании объектов транспортной инфраструктуры. К этой категории можно отнести:

- строительство с применением новых технологий автодорог, железнодорожных путей, взлетно-посадочных полос, трубопроводов и линий электропередач;
- строительство вокзалов, аэропортов, пунктов контроля и пр.

3. Применение новых технологий при создании средств перевозки. Данное направление новых технологий позволяет создавать новейшие средства перемещения пассажиров и грузов. Это и новые суда с водоизмещением до 320 тыс. тонн — супертанкеры; и сверхскоростные поезда; и новые воздушные суда грузового и пассажирского назначения.

Новые технологии получили широкое применение в транспортном комплексе и призваны улучшать различные элементы единой системы. Однако можно сделать несколько выводов, относящихся ко всему комплексу. Применение новых технологий при развитии транспортного комплекса призвано:

- ускорить процесс доставки грузов и пассажиров;
- сделать процесс перевозки максимально безопасным и комфортным;
- снизить себестоимость перевозимых грузов за счет сокращения времени перевозки и затрат.

Схема PENST-анализа представлена на рисунке 16.

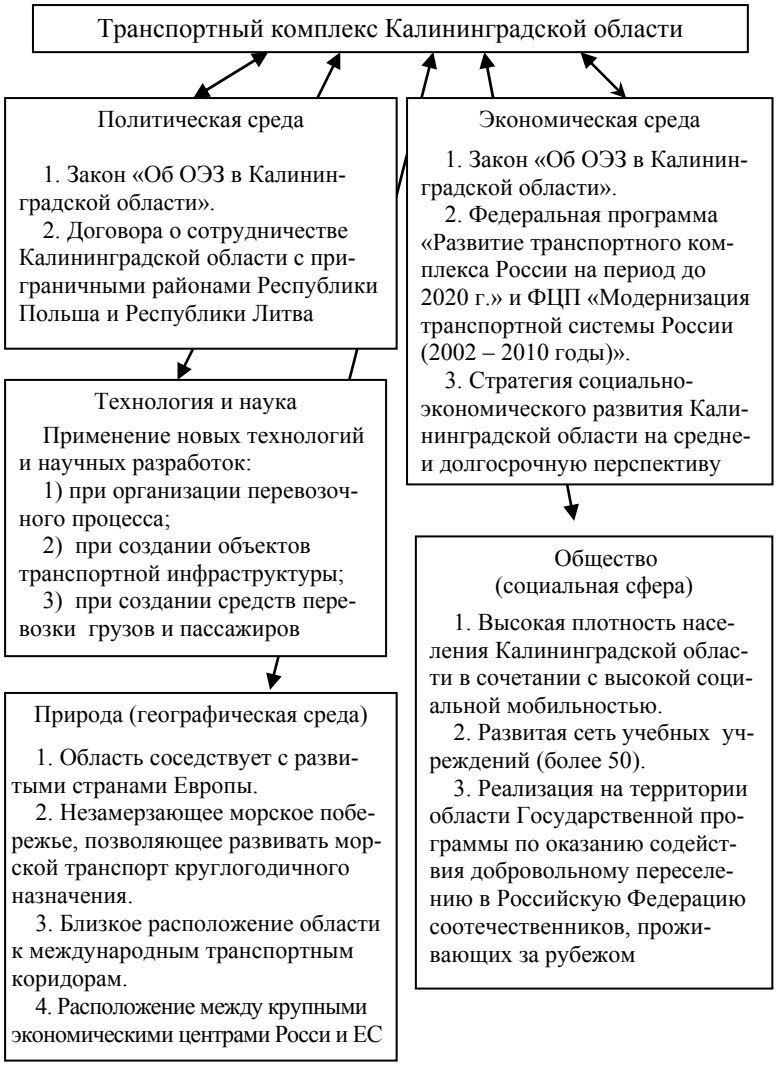

Рис. 16. Схема PENST-анализа факторов-катализаторов

Составитель: И.С. Гуменюк

2.2.2. PEST (PENST)-анализ факторов-ингибиторов, влияющих на развитие транспортного комплекса Калининградской области

Политическая среда

1. Отсутствие или несовершенство ряда законов Российской Федерации, регулирующих развитие транспортного комплекса, которые не способствуют привлечению крупных инвестиций.

По словам заместителя председателя Комитета Государственной думы по энергетике, транспорту и связи С. Н. Шишкарева, «в общей массе законов транспортных — преступно мало. В соответствии с Конституцией РФ федеральный транспорт есть сфера ответственности федерального законодательства. Следовательно, основные транспортные вопросы должны найти ответы в федеральных законах»[12]. На сегодняшний день нет целого ряда документов, которые должны стать базовыми для отрасли, например:

— о платных автомобильных дорогах;
— о морских портах Российской Федерации;
— о смешанных перевозках;
— о трубопроводном транспорте;
— об автомобильных дорогах и дорожной деятельности».

Несколько законов, регулирующих различные сферы транспортной отрасли, были приняты, но их реализация идет не на должном уровне. Пример — закон «О концессионных соглашениях», позволяющий частным инвесторам брать объекты транспортной инфраструктуры в аренду на несколько десятилетий. Государство ставит перед ними ряд обязательств по развитию данного объекта инфраструктуры, а все остальное — инициатива самих инвесторов. Согласно этому закону инвестор договаривается с государственными структурами, а не с отдельными чиновниками на местах.

2. Нежелание ЕС рассматривать вопрос о Калининградской области вне рамок Соглашения по партнерству и сотрудничеству.

---

[12] См.: *Шишкарев С.* Транспортных законов преступно мало // Челябинский транспортный портал. 7.8.2006. [Электрон. ресурс]. Режим доступа: http://www.cheltrans.ru/index.php?pid=3&iid=34&b=pid:33;pag:1

Евросоюз в диалоге с Россией придерживается мнения, что расширение ЕС имеет особые последствия для Калининградской области, главным образом с точки зрения движения товаров, людей и поставок энергии. Для решения проблемы в 2002 г. на саммите ЕС — Россия в Брюсселе было утверждено введение упрощенного транзитного документа (УТД) и упрощенного проездного документа по железной дороге (УПД-ЖД). По мнению ЕС, этих документов вполне достаточно, хотя Россия считает, что остался ряд существенных вопросов.

Европейский союз готов обсуждать и решать любые вопросы, связанные с Калининградской областью, в рамках организационно-правовых механизмов, предусмотренных Соглашением по партнерству и сотрудничеству (СПС). Тем самым ЕС фактически отвергает идею заключения отдельного соглашения по Калининградской области. С другой стороны, срок действия СПС, регулирующего отношения России и ЕС, истекло 1 декабря 2007 г., а новое так и не было подписано. Решение о начале разработки нового соглашения было принято на саммите Россия — ЕС, проходившем в городе Ханты-Мансийске 26—27 июня 2008 г. Однако в связи с событиями в Южной Осетии ЕС 1 сентября 2008 г. принял решение о приостановке переговоров этому соглашению.

Экономическая среда

1. Неполное финансирование федеральной и региональной программ по развитию транспортного комплекса, задержка сроков реализации намеченных мероприятий.

В рамках создания второй редакции ФЦП «Модернизация транспортной системы России (2002—2010)» в 2005 г. был произведен анализ реализации программы за 2002—2004 гг. Этот анализ показал наличие резких отклонений в ее финансировании от утвержденных значений соответствующих показателей, а также от установок транспортной стратегии Российской Федерации в отношении минимальных объемов финансирования развития транспортной системы[13].

---

[13] См.: *Федеральная* целевая программа «Модернизация транспортной системы России (2002—2010 годы)». Ред. 2.0. Пояснительная записка. П. 1.3: Анализ реализации федеральной целевой программы «Модернизация транспортной системы России (2002—2010 годы)» // СПС «Консультант Плюс».

В 2002 г. Программа из всех источников профинансирована на 68,9%, в 2003-м — на 66,2%, в 2004-м — на 58,0% (табл. 6). При этом, если из федерального бюджета Программа все три года финансировалась в полном объеме, то из бюджетов субъектов Российской Федерации и муниципальных образований (региональных бюджетов) в 2002 г. финансирование составило лишь 78,6% от предусмотренного уровня, в 2003-м — 68,8%, в 2004-м — 50,1%. Произведенная в последние годы реформа налоговой системы привела к сокращению поступлений в бюджеты субъектов РФ и муниципальных образований. В то же время сфера их ответственности за функционирование и развитие транспортной системы отнюдь не сократилась. Это является одной из причин необходимости корректировки заданий Программы.

Финансирование Программы из внебюджетных источников в 2002 г. составило лишь 51,3% от предусмотренного уровня, в 2003-м — 53,5%, в 2004-м — 53,6%. Столь низкий уровень выполнения предусмотренных Программой показателей является прежде всего следствием произошедшего уже после утверждения программы пересмотра инвестиционных программ крупнейших транспортных организаций — предприятий железнодорожного транспорта общего пользования, гражданской авиации, морских пароходств и других. Видимо, следует признать и то, что задания Программы были недостаточно согласованы с реальным инвестиционным потенциалом организаций транспорта и объективными возможностями привлечения внебюджетных средств с помощью кредитов и других способов[14].

В 2002—2004 гг. ведущие подпрограммы — «Железнодорожный транспорт», «Автомобильные дороги» и «Гражданская авиация» — из всех источников в среднем профинансированы, соответственно, лишь на 53,8, 82,1 и 24,9%. Основной причиной недофинансирования подпрограммы «Автомобильные дороги» стало недостаточное предоставление ресурсов из бюджетов субъектов РФ (задание выполнено лишь на 76,5%), двух других подпрограмм — невыполнение заданий по финансированию из внебюджетных источников (соответственно 56,2 и 22,4%). Полностью сорвано выполнение заданий подпрограммы «Информатизация», за эти годы она профинансирована из всех источников

---

[14] См.: *Федеральная* целевая программа «Модернизация транспортной системы России (2002—2010 годы)»…

Таблица 6

Оценка выполнения заданий Программы в 2002—2004 гг. по целевым и объемным показателям

Показатель	2002		2003		2004	
	Значение	% выполнения	Значение	% выполнения	Значение	% выполнения
Железнодорожный транспорт						
Пассажирооборот, млрд пас.-км	152,9	86,6	157,6	87,7	164,1	89,6
Грузооборот, млрд т-км	1510,2	100,3	1668,9	105,1	1801,6	108,0
Электрификация железнодорожных линий, км	813	61,3	327	62,3	240	22,2
Поставки электровозов, ед.	19	10,7	27	10,6	121	47,8
Поставки тепловозов, ед.	20	7,1	25	6,5	131	29,4
Поставки грузовых вагонов, тыс. ед.	10,0	55,9	20,0	90,9	21,0	84,0
Автомобильные дороги						
Строительство и реконструкция дорог федерального значения, тыс. км	0,49	61,3	0,39	48,8	0,5	50,0
Строительство и реконструкция дорог территориального значения, тыс. км	3,2	58,2	2,5	45,5	2,7	45,0
Ремонт дорог федерального значения, тыс. км	3,4	97,1	3,5	100,0	4,0	100,0
Ремонт дорог территориального значения, тыс. км	19,5	81,3	17,8	71,2	11,1	42,7
Гражданская авиация						
Пассажирооборот, млрд пас.-км	64,7	104,4	71,1	107,7	82,7	118,1
Грузооборот, млрд т-км	2,66	91,7	2,74	85,6	2,99	85,4
Модернизация действующего парка магистральных самолетов, ед.	224	203,6	87	79,1	101	101,0

Морской транспорт						
Перевалка грузов в российских морских портах, млн тонн	265,6	128,3	291,3	131,2	330,0	136,4
Тоннаж флота, контролируемого Россией, млн тонн	11,9	100,8	12,8	106,7	13,4	108,1
Строительство и реконструкция перегрузочных комплексов в морских портах, млн тонн грузов в год	3,5	140,0	27,7	125,9	31,3	89,4
Строительство транспортных судов, тыс. тонн дедвейта	817,5	326,6	1271,9	222,5	701,8	105,9
Поставки судов обеспечивающего флота, ед.	3	150,0	8	133,3	1	14,3
Внутренний водный транспорт						
Поставки судов смешанного («река-море») плавания, тыс. тонн водоизмещения	17,0	87,2	32,5	52,8	21,0	30,6
Поставки транспортных судов для внутрирегиональных перевозок, тыс. тонн водоизмещения	32,0	62,7	18,4	57,1	13,5	40,7
Модернизация грузовых судов, тыс. тонн водоизмещения	29,5	57,8	74,5	191,0	53,7	198,9
Внутренние водные пути						
Протяженность обслуживаемых водных путей, тыс. км	101,6	100,0	101,6	100,0	101,6	100,0
В том числе с гарантированными габаритами судовых ходов	42,8	100,0	45,1	104,9	46,0	106,5
Международные транспортные коридоры						
Перевозки российских экспортно-импортных грузов, млн тонн	716,8	116,6	917,5	144,5	1000,0	152,7
Перевозки международных транзитных грузов, млн тонн	38,8	161,7	44,4	170,8	46,0	158,6
Перевозки транзитных контейнеров, тыс. TEU	110	157,1	160	145,5	180	120,0
Перевозки пассажиров в международном сообщении (вне СНГ), млн человек	19,3	114,2	21,2	119,1	21,5	114,4

Источник: *Федеральная* целевая программа «Модернизация транспортной системы России (2002—2010 годы)». Ред. 2.0. Пояснительная записка. П. 1.3: Анализ реализации федеральной целевой программы «Модернизация транспортной системы России (2002—2010 годы)».

лишь на 3,1 %, из федерального бюджета финансировались только НИОКР. Подпрограмма «Внутренний водный транспорт» профинансирована всего на 33,0 %, «Реформирование пассажирского транспорта общего пользования» — на 53,3 %[15].

Причинами недостаточного финансирования Программы являются ошибки в оценках ресурсных возможностей, недостаточно убедительные обоснования программных заданий или неадекватная реакция на них, а также существенные недостатки подготавливаемой проектной документации.

2. Высокий процент инфляции, рост цен на топливо, ведущий к увеличению стоимости перевозок и росту транспортных тарифов. Объем финансирования, предусмотренный в рамках федеральных и региональных программ, не соответствует реально необходимым объемам.

Одна из ключевых проблем в транспортном комплексе — рост тарифов на перевозку грузов и пассажиров на всех видах транспорта. В период с 2002 по 2007 г. тариф на грузовые перевозки в Российской Федерации вырос в 3 раза по сравнению с уровнем 2002 г. (январь). По отдельным видам транспорта тариф по отношению к началу 2002 г. вырос:

— на железнодорожном транспорте — в 2,26 раза;

— на автомобильном транспорте — в 2,09 раза;

— на трубопроводном транспорте — в 4,29 раза.

Рост транспортных тарифов обусловлен рядом причин:

— рост цен на бензин: с 2002 по 2007 г. цены на бензин выросли в 2,57 раза;

— рост потребительских цен на товары и платные услуги населению: за аналогичный период цены выросли в 1,89 раза, то есть в среднем за год — на 37,8 %, в среднем за месяц — на 3,15 %.

Из-за роста цен на основные товары и услуги, а также роста цен на бензин увеличивается себестоимость работ по перевозке грузов и пассажиров и по созданию и модернизации объектов транспортной инфраструктуры. В связи с этим возникает необходимость постоянной корректировки федеральных и региональных программ по развитию транспортного комплекса. Подобная кор-

---

[15] См.: *Федеральная* целевая программа «Модернизация транспортной системы России (2002—2010 годы)»…

ректировка ФЦП «Модернизация транспортной системы России (2002—2010)» была произведена в 2005 г. — были пересмотрены объемы финансирования с учетом изменения основных экономических показателей на период с 2002 по 2005 год.

Социальная среда

1. Отсутствие необходимого количества высококвалифицированных специалистов в области дорожного строительства, машиностроения и рабочих.

Изучение рынка вакансий показывает, что в регионе существует устойчивый спрос на специалистов рабочих профессий — 77% всех предлагаемых вакансий. Фирмам и предприятиям области ежегодно требуется свыше 12 тыс. человек для заполнения рабочих мест в производственной сфере (2/3 от всего числа предложений рабочих мест) и свыше 2 тыс. в бюджетной (12% вакансий)[16].

2. Административные барьеры, неудовлетворительное качество менеджмента в области развития как региона в целом, так и транспортного комплекса в частности приводят к отказу многих иностранных и отечественных инвесторов от крупных капиталовложений в транспортный комплекс области.

Административные барьеры являются серьезной проблемой для продвижения инвестиционных проектов на территории области. В 2004 г. Консультативной фирмой по иностранным инвестициям (FIAS) был подготовлен отчет «Административные барьеры на пути инвестиций в субъектах Российской Федерации. Июнь 2004 года. Томская, Пермская и Калининградская области». По результатам опроса 500 независимых респондентов были получены следующие результаты (табл. 7).

О негативной роли административных барьеров знают и власти — как на федеральном, так и на региональном уровне. На региональном уровне Правительством Калининградской области совместно с ЕС реализуется проект «Развитие административного потенциала Калининградской области». В рамках этого проекта,

---

[16] См.: *Федоров Г.М., Волошенко К.Ю.* Анализ и прогнозирование рынка труда Калининградской области: Аналитический доклад // Регион сотрудничества. Вып. 1(50) / Под ред. А.П. Клемешева. Калининград: Изд-во РГУ им. И. Канта, 2007. С. 149.

стартовавшего в январе 2007 г., были проведены исследования по оценке административных барьеров и разработка рекомендаций по их устранению. В результате этого исследования был подготовлен отчет, в котором указываются основные бюрократические преграды на пути инвестиционных проектов. По мнению самого бизнес-сообщества, главными административными преградами являются:

- земельные вопросы и регистрация собственности;
- получение лицензии;
- процедура приобретения и долгосрочной аренды земельных участков;
- процедуры, связанные с получением разрешения на строительство;
- доступ к финансам и инфраструктуре, получение кредита.

Таблица 7

Лицензирование транспортной деятельности — стоимость и сроки

Область	Стоимость (руб.)		Время (календарные дни)	
	Официальная стоимость, по информации соответствующих ведомств	Средняя официальная стоимость, по сообщениям предприятий	Официальный срок, по информации соответствующих ведомств	Средняя продолжительность процедуры, по сообщениям предприятий
Калининградская	1300	6000	До 2 недель	21 день
Пермская	1300	3750	5—30 дней	30 дней
Томская	1300	2000	3—4 дня	2 (до 12) дней

Источник: *Административные* барьеры на пути инвестиций в субъектах Российской Федерации. Июнь 2004 г. Гл. 2. Ч. 2: Процедуры начала предпринимательской деятельности. Калининградская обл. [Электрон. ресурс]. Режим доступа: http://194.84.38.65/files/specialprojects/fias/02/022_KO_RUS_GLAVAII_2_NACHALO_BIZNESA_KALININGRAD.PDF

Как отмечается в том же отчете, фактор коррупции находится на одном из последних мест в списке основных административных барьеров, существующих в Калининградской области[17].

[17] См.: *Административные* барьеры и как с ними бороться // Информационно-аналитический портал. 31.01.2008. [Электрон. ресурс]. Режим доступа: http://rugrad.eu/news/release/section558/30237

Природа (географическая среда)

1. Эксклавное положение области в Российской Федерации. Калининградская область, будучи анклавом для Европейского союза, является эксклавом для Российской Федерации. В связи с этим возникает множество проблем, в том числе касающихся развития транспортного комплекса региона. В результате эксклавного положения экономика области несет ряд издержек, получивших в научной литературе термин «эксклавные издержки». Их можно разделить на три категории.

I. Систематические потери и затраты, связанные с территориальной обособленностью Калининградской области:

- таможенные пошлины, которыми облагается продукция, произведенная в Калининградской области;
- административные расходы на сертификаты о происхождении продукции;
- затраты за счет замедления оборота грузов на время прохождения трех границ (российско-литовской, литовско-белорусской, белорусско-российской);
- затраты населения на получение загранпаспортов, виз и упрощенных транзитных документов.

II. Дополнительные затраты на перевозку грузов и транзит энергоносителей:

- удорожание энергоносителей относительно среднероссийских величин;
- на железнодорожном транспорте — дополнительные транспортные расходы из-за более высокого транспортного тарифа при транзите грузов по территории сопредельных государств по сравнению с транспортировкой на аналогичное расстояние по территории России;
- на автомобильном транспорте — дополнительные затраты на водителей и обслуживание техники, приобретение более мощного автопарка и расходы, уплачиваемые на территории иностранных государств (страховка, экологический сбор и т. д.).

III. Дополнительные расходы вследствие расширения ЕС:

• дополнительные затраты труда и времени на формальности грузового транзита через территорию ЕС;

• дополнительные расходы на грузовой транзит (страхование, транзитная декларация, гарантия доставки, ветеринарный и фитосанитарный контроль)[18].

2. Отсутствие удобных глубоководных гаваней, что мешает заходить в Калининградский порт судам с большим дедвейтом. Калининградский морской канал, единственная связь Калининградского морского порта с акваторией Балтийского моря, не удовлетворяет современным требованиям. Канал — мелководный и узкий (наибольшая глубина его составляет 9 м, что не позволяет проходить судам с осадкой больше 8 м и при этом лишь на некоторых участках возможно двухстороннее движение судов). Такие ограничения приводят к тому, что Калининградский морской торговый порт не может принимать суда со средним тоннажем 25—30 тыс. тонн, а именно такие суда составляют сегодня основу мирового корабельного парка.

Технологии и наука

1. Большое количество различных технологических и экологических нормативов, требующих обязательного соблюдения и ведущих к увеличению себестоимости перевозки грузов и пассажиров. Внедрение новых технологий в перевозочный процесс, применение новых материалов и элементов увеличивает техногенную нагрузку, с одной стороны, на окружающую среду, а с другой — на человека, работающего в таких условиях. Кроме того, возрастает риск техногенной катастрофы.

Схема PENST-анализа факторов-ингибиторов представлена на рисунке 17.

---

[18] См.: *Жданов В.П.* Инвестиции и промышленная политика в регионе: Монография. Калининград: Изд-во КГУ, 2005. С. 359—367; *Винокуров Е.Ю.* Экономическая специализация Калининградской области: Монография / Науч. ред. А.П. Клемешев. Калининград: Изд-во РГУ им. И. Канта, 2007. С. 147—149.

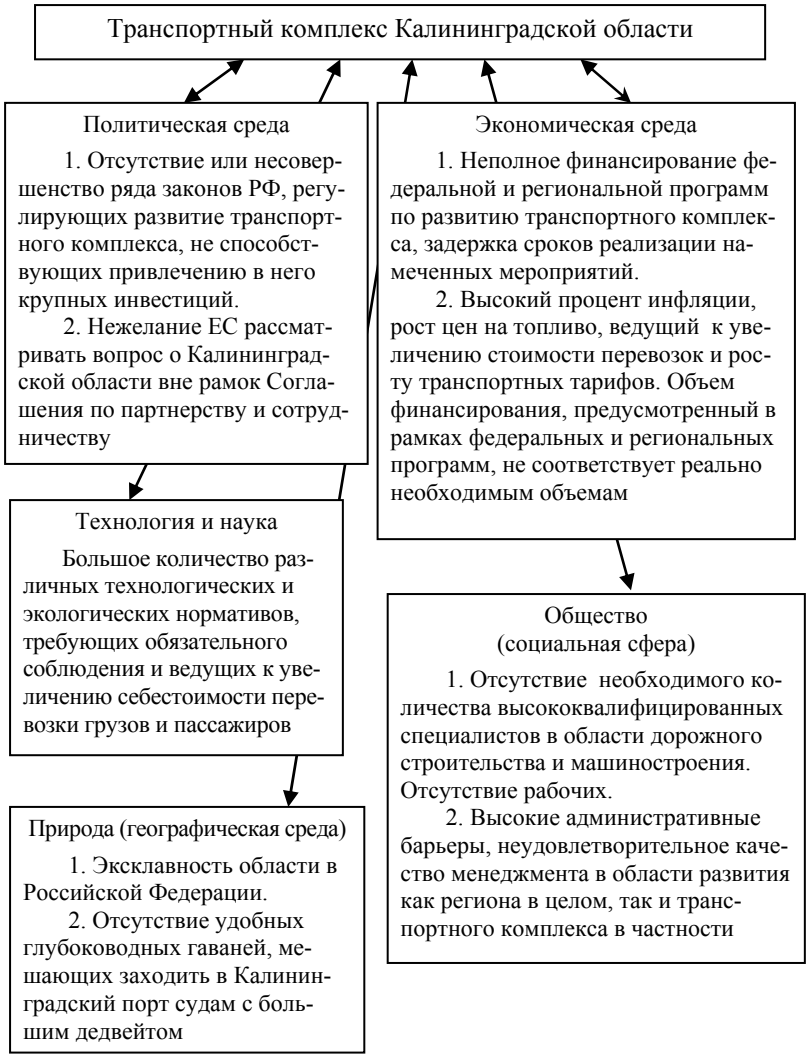

Рис. 17. Схема PENST-анализа факторов-ингибиторов

Составитель: И. С. Гуменюк

Глава 3. Применение методов математического и статистического анализа для формирования предложений по дальнейшему развитию транспортного комплекса

3.1. Изучение рынка услуг на грузовые перевозки в Российской Федерации

Используя коммерческие предложения, существующие сегодня на рынке грузоперевозок, создадим график зависимости стоимости перевозки 1 тонны груза на различные расстояния в зависимости от вида транспорта, на котором осуществляется грузоперевозка.

Исходные данные:

— за перевозимый груз возьмем тонну условного груза объемом 1 м³;

— анализируются лишь коммерческие предложения российских компаний или компаний, осуществляющих свою деятельность на территории Российской Федерации. Нами взято коммерческое предложение транспортно-экспидиционной компании ООО «А-ТРАНС» (электронный адрес: www.a-ts.ru);

— анализируются самые популярные способы транспортировке грузов: автомобильный транспорт общей грузоемкостью 5 и 20 тонн, железнодорожные контейнеры грузоемкостью 3, 5 и 20 тонн. Для сравнения возьмем не самый популярный на рынке грузоперевозок способ транспортировки — авиационный транспорт;

— для анализа были взяты коммерческие предложения по перевозке грузов из Москвы в семь различных городов России, находящихся на разном удалении от столицы.

Полученные результаты сведены таблице 8 и представлены на графиках рисунков 18 и 19.

Анализируя полученные графики, можно сделать ряд выводов.

1. Авиационный транспорт не может составить конкуренцию другим видам транспорта (рис. 18): стоимость перевозки 1 тонны груза на 1 км по всем направлениям значительно превышает стоимость аналогичной перевозки другими видами транспорта. Это объясняется специализацией авиационного транспорта, который предназначен для перевозки малогабаритных грузов (в среднем 50—100 кг) на средние или большие расстояния — при условии, что груз должен быть доставлен в короткие сроки.

2. Остальные пять видов доставки груза расположены в ценовом диапазоне, не превышающем 7 руб./км за 1 тонну груза (рис. 19). Рассмотрим отдельно каждый вид доставки груза.

3. Автомобиль (грузоподъемность 5 тонн). Подчинен следующей зависимости: чем выше дальность перевозки груза, тем выше цена перевозки 1 тонны на 1 км.

Кривая имеет волнообразный вид, с понижением стоимости при доставке грузов на расстояние 1900—2000 км. Подобную картину можно объяснить географией доставки. На расстоянии 1900 км от Москвы расположен город Сочи — данное направление пользуется спросом, что ведет к конкуренции со стороны грузоперевозчиков, а соответственно, и к снижению стоимости перевозки.

Как видно из графика, при перевозке груза на расстояние до 1000 км, автомобиль является экономически более выгодным, чем железнодорожные контейнеры грузоемкостью 3 и 5 тонн. После чего кривая автомобиля начинает подниматься вверх (удорожание стоимости), а кривые ж/д контейнеров опускаются вниз (стоимость дешевеет).

Из всех пяти представленных способов доставки автомобиль (5 тонн) является самым дорогим. Это можно объяснить тем, что данный вид транспорта применяется при доставке груза на небольшие расстояния (до 1000 км) и отличается маневренностью и большой проходимостью. Доставку грузов автомобилем принято называть «от двери к двери».

Таблица 8

Стоимость (в рублях) перевозки 1 тонны груза (объемом 1 м^3)
по маршруту Москва — города России различными видами транспорта

Вид транспорта	Санкт-Петербург, 700 км	Архан-гельск, 1200 км	Оренбург, 1500 км	Сочи, 1900 км	Мур-манск, 2000 км	Омск, 2500 км	Новоси-бирск, 3200 км
Автопоезд (20 тон)	1,15	1,8	2,16	1,6	1,75	2	1,95
Автомобиль (5 тонн)	4,28	6,6	6,6	4,8	5,4	6,4	6,25
Ж/д (3 тоны)	7,7	3,6	2,8	2,3	2,3	1,8	1,5
Ж/д (5 тонн)	6,3	2,6	2,26	1,9	1,8	1,52	1,3
Ж/д (20 тонн)	3,6	1,45	1,16	1	0,9	0,84	0,7
Авиационный транспорт	57	37,5	33,3	21,6	20	20	17,1

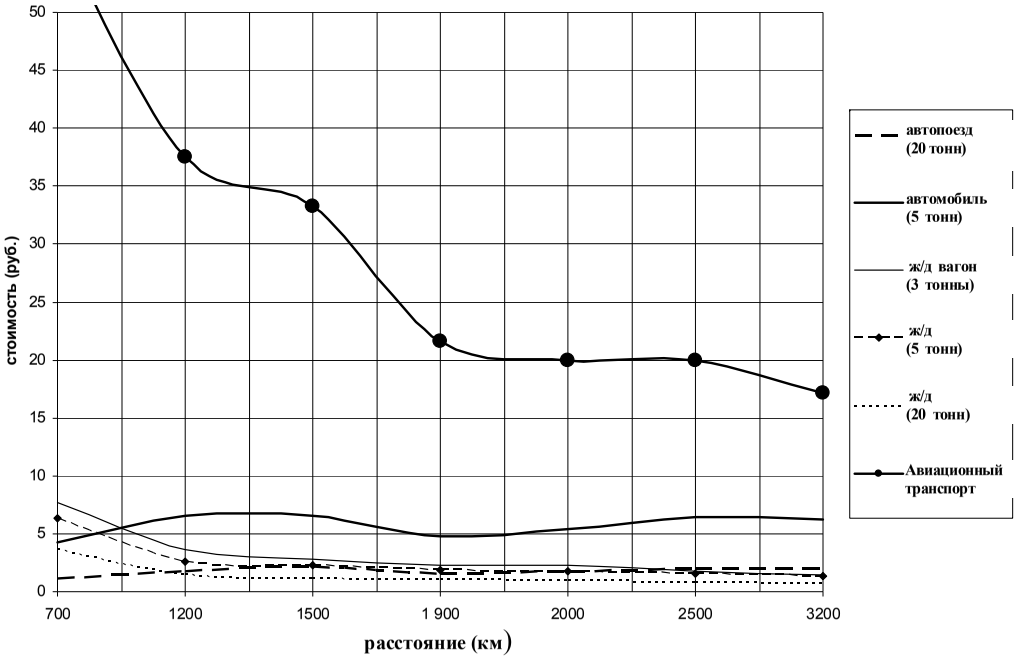

Рис. 18. Зависимость стоимости перевозки 1 тонны груза на 1 км, различными видами транспорта в зависимости от дальности транспортировки

Составитель: И.С. Гуменюк

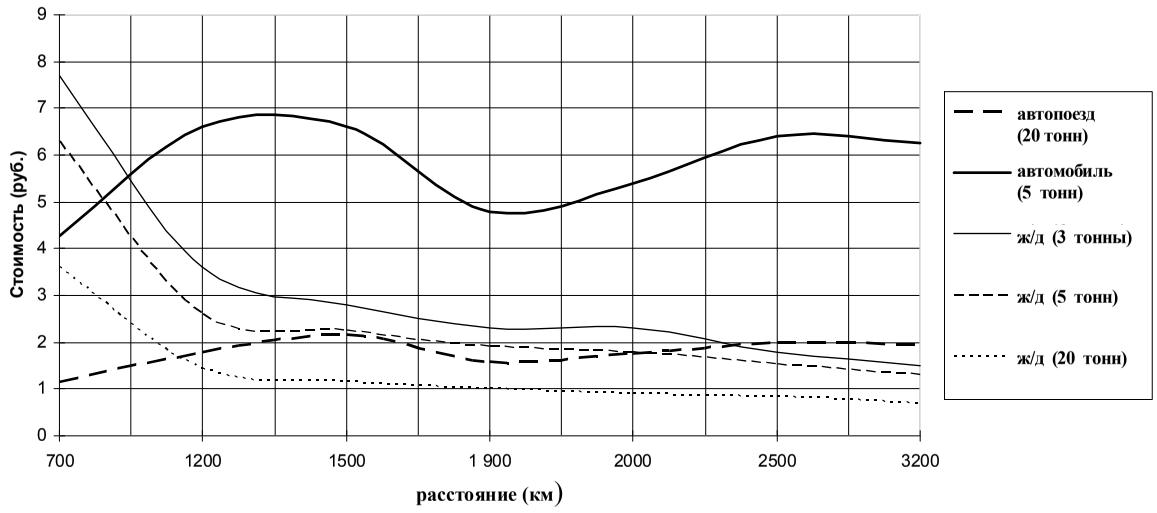

Рис. 19. Зависимость стоимости перевозки 1 тонны груза на 1 км различными видами транспорта в зависимости от дальности транспортировки

Составитель: И.С. Гуменюк

4. Автопоезд (20 тонн). Подчинен такой же зависимости, как автомобиль (5 тонн): чем выше дальность перевозки груза, тем выше цена перевозки 1 тонны на 1 км. При этом кривая на графике схожа с кривой автомобиля.

Кривая автопоезда тоже имеет волнообразный вид, с понижением в стоимости на отметке в 1900—2000 км. Причины такого снижения такие же, как и в случае с автомобилем.

Стоимость перевозки автопоездом 1 т/км на всем протяжении графика не превышает 2,25 рубля. При этом до отметки в 1100 км автопоезд является самым дешевым способом доставки груза из всех представленных на графике. Лишь после отметки в 1100 км он становится дороже железнодорожных контейнеров грузоемкостью 20 тонн. На отметке в 2000 км он пересекается с кривой ж/д 5-тонных контейнеров, а на отметке в 2300 км пересекает кривую ж/д 3-тонных контейнеров. Лишь при доставке грузов на расстояние свыше 2300 км стоимость автопоезда становится выше всех видов доставки ж/д контейнерами.

Амплитуда колебаний кривой автопоезда значительно меньше, чем у кривой автомобиля (5 тонн), и достигает отметки в 2 рубля за 1 т/км при расстоянии доставки в 1300 км; в дальнейшем амплитуда колебаний не превышает 0,40 рубля.

Автопоезд является одним из самых популярных способов доставки грузов на российской рынке. Он сочетает в себе преимущества автотранспортного и ж/д способов доставки. С одной стороны, он маневрен и позволят осуществлять доставку груза «от двери к двери», с другой — отличается большой грузоемкостью и возможностью осуществлять транспортировку на большие расстояния. К тому же владелец груза может контролировать его доставку на всем протяжении пути в режиме реального времени.

5. Железнодорожные контейнеры грузоемкостью 3, 5 и 20 тонн. Все три кривые подчиняются одной зависимости: чем дальше расстояние доставки, тем дешевле стоимость 1 т/км. Данная зависимость прямо противоположна той, по которой строятся графики автомобиля (5 тонн) и автопоезда.

Кривые стоимости перевозки груза ж/д контейнерами 3 и 5 тонн имеют схожий вид, при этом с возрастанием расстояния стоимость падает, но при этом расстояние между кривыми со-

кращается от 1,4 руб./км (расстояние — 700 км) до 0,5 руб./км (2000 км) и 0,2 руб./км (3200 км).

Кривые ж/д контейнеров 3 и 5 тонн показывают, что это самый дорогой способ доставки груза на расстояние до 800 км. До отметки в 1200 км кривые отличаются резким падением стоимости, а после данной отметки кривые становятся более пологими — стоимость перевозки сокращается более плавно.

Кривая ж/д контейнера грузоемкостью 20 тонн имеет схожий вид с кривыми других ж/д контейнеров, но при этом располагается значительно ниже. До отметки в 1200 км кривая также отличается крутизной, а в этой точке она пересекает кривую автопоезда. После этой отметки 20-тонные контейнеры становятся самым дешевым способом доставки груза из всех представленных на графике.

6. Благодаря графику хорошо видны положительные и отрицательные стороны каждого из способов доставки груза:

— авиационный транспорт: используется для перевозки малогабаритных грузов, на средние и дальние расстояния, или в места, труднодоступные для других видов транспорта (районы Крайнего Севера). Экономически невыгоден при перевозке крупногабаритных грузов на короткие расстояния (до 2000—2500 км);

— автомобильный транспорт: используется для доставки грузов различной массы, но на короткие расстояния (до 1000 км). Отличается маневренностью и быстротой доставки;

— железнодорожный транспорт: выгоден при перевозке грузов различной массы на средние или дальние расстояния (от 1000 км). Но при эксплуатации требует большого количества объектов инфраструктуры. К недостаткам также относятся большие временные затраты при транспортировке груза данным видом транспорта.

Если говорить о Калининграде, то стоимость транспортировки грузов по маршруту Калининград — Москва по всем видам транспорта будет существенно отличаться от стоимости транспортировки в другие города России, удаленные от Москвы на аналогичное расстояние. Калининград расположен от Москвы на таком же удалении, как и г. Архангельск (1200 км), но при этом стоимость транспортировки автопоездом до Архангельска 1 тонны за км стоит 1,8 рубля, а до Калининграда — 6,6 рубля.

В случае с железнодорожным способом доставки стоимость транспортировки груза до Архангельска составляет 3,6 рубля (3-тонный контейнер), 2,6 рубля (5-тонный) и 1,45 рубля (20 тонный), при этом до Калининграда цена перевозки груза составляет: 4,2 рубля (3-тонный контейнер), 3,1 рубля (5-тонный контейнер) и 1,72 рубля (20-тонный). Подобная ситуация связана с особым географическим положением области.

Для наглядности воспользуемся популярной программой для расчета ж/д тарифов «Real-Тариф», разработанной компанией «Информ Трейд». Данная программа находится в свободном электронном доступе (адрес: http://inform-trade.ru/index.php?option=com_content&task=view&id=11&Itemid=2).

Произведем расчет стоимости доставки груза по маршрутам Москва — Калининград и Москва — Архангельск. Зададим ряд параметров:

— тип груза: обобщенная позиция для группы грузов разного класса;

— способ доставки: одиночные контейнеры;

— тип контейнера: контейнер 3 тонны (загрузка свыше 2400 кг);

— вес груза: 3 тонны.

В результате расчетов мы получаем:

Маршрут: Москва — Калининград

Прямой маршрут					
Страна	**Код**	**Название**	**Код**	**Название**	**Расст.**
Россия	060209	Москва-Товарная	171401	Красное (эксп.)	542
Белоруссия	169100	Осиновка (эксп.)	164107	Гудогай (эксп.)	428
Литва	120202	Кяна (эксп.)	124400	Кибартай (эксп.)	227
Россия	100406	Нестеров (эксп.)	103616	Калининград-Северный	155

Страна	**Расстояние**	**ВИД**	**Пров. пл.**	**Доп. сборы**	**Итого без НДС**	**НДС**	**Итого**	**Вал.**
Россия	697	10—01р.2	1357,70	0	1357,70	244,39	1602,09	RUB
Белоруссия	428 (ТР4 428)	10—01р.2	1057,80	118,98	1176,78	21,42	1198,20	RUB
Литва	236 (ТР4 227)	TKT-LG	31,46	5,48	36,94	0	36,94	EUR
	1361		**2415,50**	**118,98**	**2534,48**	**265,81**	**2800,29**	**RUB**
			31,46	**5,48**	**36,94**	**0**	**36,94**	**EUR**

Подробности расчета

Россия

4 сут. Суточный пробег 200 км			
1 сут. СМГС — на отправление			
Итого. Срок доставки 5 сут.			
Схема 85 — Перевозка универсальных контейнеров общего парка		1106,5	RUB
Скидка для Калининградской ж. д.	0,63	697,1	RUB
Коэффициент индексации	1,824	1271,5	RUB
Исключительные тарифные условия	1,08	1373,22	RUB
Итого		**1373,22**	**RUB**
Скидка с общего тарифа на контейнеры массой брутто до 5 т	15,5	1357,72	RUB
Итого		**1357,7**	**RUB**
Итого: Провозная плата		1357,7	RUB
НДС	18	244,39	RUB
Итого		1602,09	RUB
Стоимость перевозки без НДС		1357,7	RUB
НДС		244,39	RUB
Стоимость перевозки		**1602,09**	**RUB**

Белоруссия

3 сут. Суточный пробег 200 км			
Итого. Срок доставки 3 сут.			
Схема 85 — Перевозка универсальных контейнеров общего парка		920,5	RUB
Скидка для Калининградской ж. д.	0,63	579,92	RUB
Коэффициент индексации	1,824	1057,76	RUB
Итого		1057,8	RUB
Итого: Провозная плата		1057,8	RUB
Сбор за таможенный досмотр перевозимых грузов		5,2	CHF
Итого		118,98	RUB
НДС	18	21,42	RUB
Итого		140,4	RUB
Итого доп. сборы без НДС		118,98	RUB
Итого доп. сборы (НДС)		21,42	RUB
Итого доп. сборы		140,4	RUB
Стоимость перевозки без НДС		1176,78	RUB
НДС		21,42	RUB
Стоимость перевозки		**1198,2**	**RUB**

Литва
2 сут. Суточный пробег 200 км
Итого. Срок доставки 2 сут.

Схема 3 — Перевозка транзитных грузов в контейнерах		552	EUR
Коэффициент на контейнерные перевозки	0,19	104,88	EUR
Коэффициент на перевозку грузов в среднетоннажных контейнерах транзитом по Литве	0,3	31,46	EUR
Итого		**31,46**	**EUR**
Итого: Провозная плата		31,46	EUR
Сбор за таможенный досмотр перевозимых грузов		4,03	EUR
Итого		**4,03**	**EUR**
Сбор за декларирование грузов		1,45	EUR
Итого		1,45	EUR
Итого доп. сборы без НДС		5,48	EUR
Итого доп. сборы (НДС)			
Итого доп. сборы		**5,48**	**EUR**
Стоимость перевозки		**36,94**	**EUR**

Маршрут: Москва — Архангельск

Прямой маршрут

Страна	**Код**	**Название**	**Код**	**Название**	**Расст.**
Россия	060209	Москва — Товарная	290403	Архангельск	1174

Страна	**Расстояние**	**ВИД**	**Пров. пл.**	**Итого без НДС**	**НДС**	**Итого**	**Вал.**
Россия	1174	**10—01р.2**	2809,40	2809,40	505,69	**3315,09**	RUB
	1174		**2809,40**	**2809,40**	**505,69**	**3315,09**	**RUB**

Подробности расчета
Россия
9 сут. Суточный пробег 140 км
2 сут. на операции, связанные с отправлением и прибытием
3 сут. п. 5.8 — расстояние перевозки свыше 1000 км, для накопления и сортировки — конт. отпр.
1 сут. перевозка с участием Мос. Узла
Итого. Срок доставки 15 сут.

Схема 85 — Перевозка универсальных контейнеров общего парка		**1434 RUB**
Коэффициент индексации	1,824	2615,62 RUB
Исключительные тарифные условия	1,08	2824,87 RUB
Итого		**2824,87 RUB**
Скидка с общего тарифа на контейнеры массой брутто до 5 т	15,5	2809,37 RUB
Итого		2809,4 RUB
Итого: Провозная плата		**2809,4 RUB**
НДС	18	505,69 RUB
Итого		3315,09 RUB
Стоимость перевозки без НДС		**2809,4 RUB**
НДС		**505,69 RUB**
Стоимость перевозки		**3315,09 RUB**

В результате получается, что стоимость провоза 3 тонн груза из Москвы до Калининграда составляет *4130,13* рубля, а до Архангельска — *3315,09* рубля.

Как видно из приведенных выше расчетов, стоимость транспортировки груза до Калининграда выше из-за транзита по железным дорогам иностранных государств. Расчеты показывают, что цена 1 тонны за км в Литве составляет 0,05 евро, или 1,8 рубля, в Беларуси — 0,93 рубля. Необходимо заметить, что стоимость транспортировки могла бы быть еще выше, если бы на территории Беларуси и России не действовала скидка на грузы для Калининградской железной дороги. Благодаря такой скидке тариф для калининградских грузов высчитывается по формуле:

Стандартный тариф РЖД × Скидка для грузов 0,63 =
= Тариф для грузов Калининградской ж/д.

В результате проведенного анализа можно сформулировать несколько рекомендаций, которые, как нам кажется, будут способствовать дальнейшему развитию транспортного комплекса Калининградской области.

1. Необходимо расширять количество частных компаний, работающих на рынке транспортных услуг, что позволит создать

конкуренцию в данном сегменте рынка. Это, в свою очередь, положительно скажется на качестве оказываемых услуг.

2. Необходимо продолжить работу по признанию российских компаний, работающих в сфере транспорта, равноправными челнами европейского рынка. Это касается не только компаний, выполняющих саму транспортировку, но и страховых компаний. Если подобный статус для российских предприятий будет получен, это позволит не только сократить издержки при транспортировке российских грузов, но и стать реальными конкурентами западному бизнесу по обслуживанию европейских грузов.

3. Калининградская область должна способствовать дальнейшему международному сотрудничеству между Россией и ЕС. Необходимо заключить ряд соглашений, которые будут регулировать транспортные тарифы на перевозку калининградских грузов по территории сопредельных государств, входящих в Европейский союз. При этом соглашения должны касаться не только провоза российских грузов по ЕС, но и европейских грузов, проходящих по территории Калининградской области. Это будет способствовать формированию в нашем регионе крупного трансопртно-логистического узла, сравнимого с теми, что уже существуют на территории Европы (например, Клайпеда и Гамбург) и России (Санкт-Петербург).

3.2. Сравнение изменения индексов тарифов на различные виды грузоперевозки и иных тарифов

За последнее время цены на грузоперевозку по основным видам транспорта значительно выросли. На рост цен оказывает влияние целая группа факторов — начиная от цен за страховку груза и заканчивая ростом цен всех видов топлива и инфляцией. При этом многие предприятия, оказывающие транспортные услуги, главной причиной роста транспортных тарифов называют увеличение стоимости основных видов топлива.

Попробуем выяснить, какова же степень зависимости роста цен на бензин и роста тарифов на транспортные услуги. Кроме того, изучим рост индекса потребительских цен на товары и платные услуги населению.

Используя данные Федеральной службы государственной статистики (официальный сайт: http://www.gks.ru), построим графики (рис. 20—22), которые показывают изменения следующих показателей за период с января 2002 по декабрь 2007 г.

1. Индекс потребительских цен на бензин автомобильный, в том числе:

— марки А-76 (АИ-80 и т. п.);

— марки АИ-92 (АИ-93 и т. п.);

— марки АИ-95 и выше.

2. Индексы тарифов на грузовые перевозки по Российской Федерации.

3. Индексы тарифов на транспортировку (перекачку) грузов трубопроводным транспортом по Российской Федерации.

4. Индексы тарифов на перевозку грузов железнодорожным транспортом по Российской Федерации.

5. Индексы тарифов на перевозку грузов автомобильным транспортом по Российской Федерации.

6. Индексы потребительских цен на товары и платные услуги населению по Российской Федерации.

Полученные результаты представлены в таблицах 9 и 10 и на рисунках 20—22.

Анализ полученных графиков позволяет сделать вывод, что в указанный период времени цены на перевозки грузов всеми видами транспорта растут быстрее, чем цены на товары и платные услуги. В результате сложившейся ситуации:

1. Актуализируется задача эффективного использования грузоподъемности транспорта. Необходимо максимально использовать возможности каждого вида транспорта.

2. Необходимо производить тщательный отбор видов транспорта для транспортировки различных видов груза. Это позволит сократить издержки при его транспортировке, уменьшить время доставки груза.

Таблица 9

Динамика цен на бензин автомобильный и ресурсах нефтепродуктов с 2002 по 2007 г.

Показатель	2002			2003			2004			2005			2006			2007		
	Я*	И*	Д*	Я	И	Д	Я	И	Д	Я	И	Д	Я	И	Д	Я	И	Д
Индекс потребительских цен на бензин автомобильный	100	119	120,4	126,6	131	140,6	141,3	157	184,6	185,2	192,9	213,7	210,2	221,6	236,9	237,1	238,7	257
В том числе:																		
марки А-76 (АИ-80 и т. п.)	100	116	116,3	123,3	129	139	139,5	164,2	191,2	191,9	197,7	219,6	215,8	228,1	241,5	241,9	243,1	261
марки АИ-92 (АИ-93 и т. п.)	100	123	124,3	130,2	134	143,4	144,1	167,9	183,2	184,1	192,7	213,6	209,9	221,2	237,7	237,7	239,8	258,6
марки АИ-95 и выше	100	118	119,5	124,6	128	135,8	136,6	156,2	168,5	169,5	177,4	195,6	193	202	218,6	218,8	220,5	237,8
На дизельное топливо	—	—	—	—	—	—	—	—	100	—	—	123,2	99.2	104	115,2	106,7	99,2	113,6

* Здесь и далее в таблицах: Я — январь, И — июль, Д — декабрь.

Таблица 10

Изменение индексов тарифов на грузоперевозки разными видами транспорта и индекс потребительских цен

Показатель	2002			2003			2004			2005			2006				2007	
	Я	И	Д	Я	И	Д	Я	И	Д	Я	И	Д	Я	И	Д	Я	И	Д
Индексы тарифов на грузовые перевозки по РФ	100	122,8	124,5	132,9	141	153,9	158,5	170,8	168,4	191,8	202,2	197	216	248	260	274,8	303,6	303
Индексы тарифов на транспортировку (перекачку) грузов трубопроводным транспортом по РФ	100	133,5	137,3	139,7	160	170,5	155,1	187,5	176,3	216,2	240,8	214	239	314	339	354,9	436,7	429
Индексы тарифов на перевозку грузов железнодорожным транспортом по РФ	100	119,4	119,4	133,6	134	151	170	170	170	185	185	193	210	210	210	225,9	225,9	226
Индексы тарифов на перевозку грузов автомобильным транспортом по РФ	100	104,8	108,5	110,7	117	120,7	123,1	130,6	139	143,4	149,6	159	180	186	192	198,6	203,5	209
Индексы потребительских цен на товары и платные услуги населению в РФ	100	106,5	111,6	114,3	121	125,1	127,3	134	139,6	143,3	151,4	155	159	166	169	171,9	180,3	189

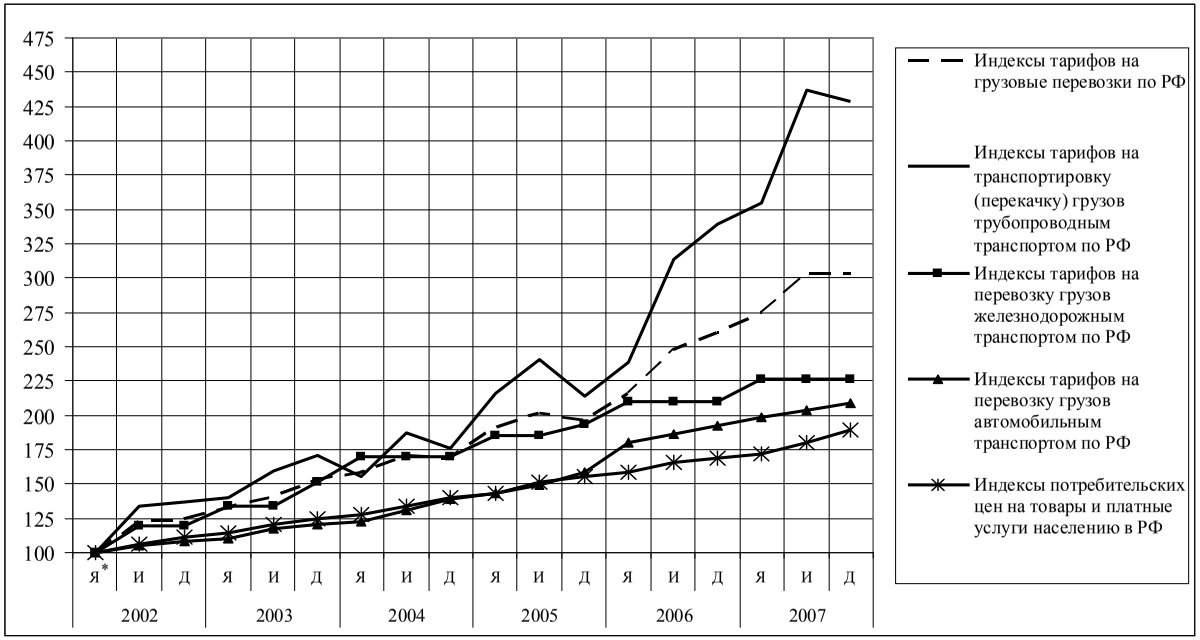

Рис. 20. Изменение различных индексов во времени

Составитель: И.С. Гуменюк

---

* Здесь и далее на графиках: Я — январь, И — июль, Д — декабрь.

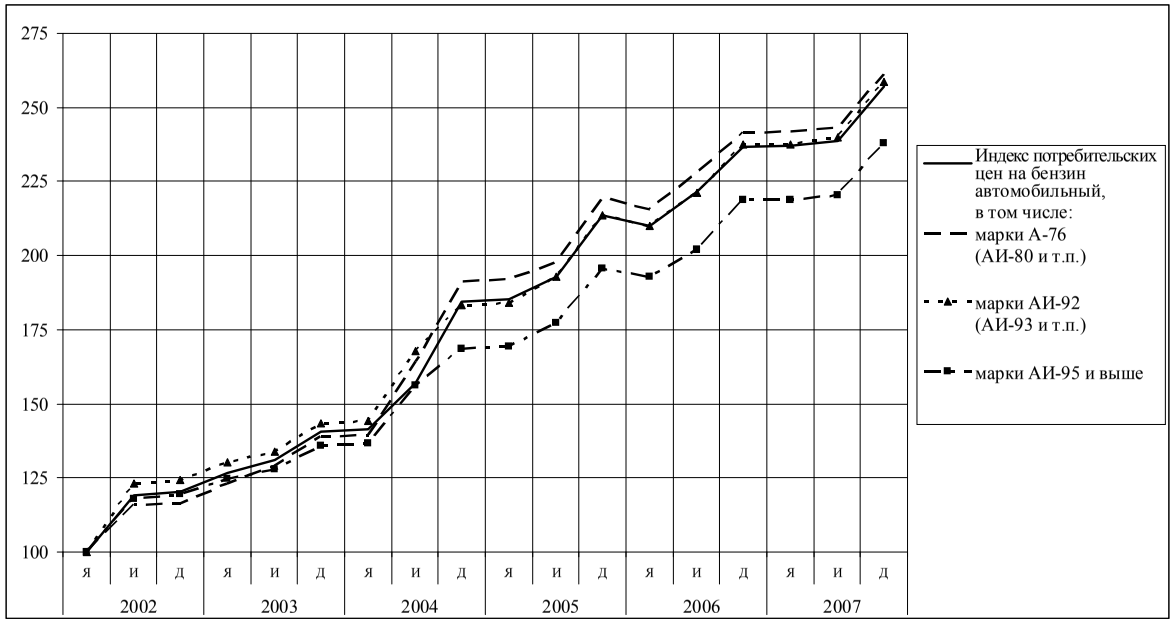

Рис. 21. Изменение индекса потребительских цен на автомобильный бензин во времени

Составитель: И.С. Гуменюк

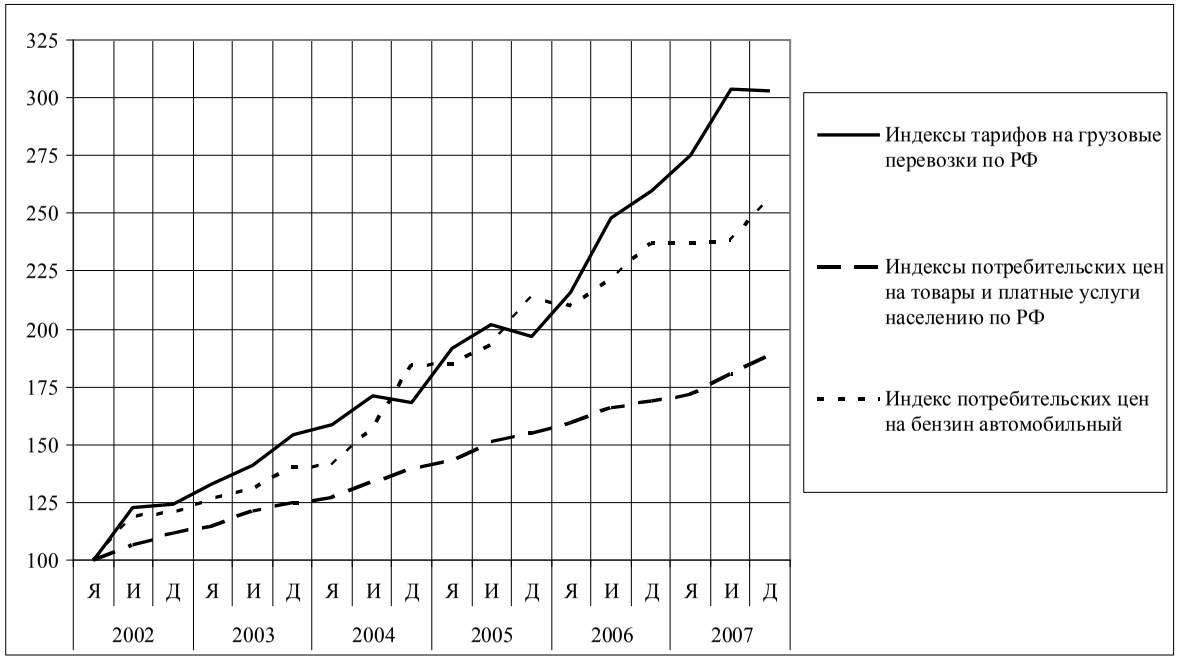

Рис. 22. Изменение различных индексов во времени

Составитель: И.С. Гуменюк

Кроме того, можно сделать и некоторые выводы, касающиеся в целом перспектив экономического развития регионов. А именно: если тенденция более быстрого роста цен на транспортные услуги по сравнению с динамикой цен на товары продолжится (а это весьма вероятно в условиях неизбежного роста цен на топливо в связи с ограниченностью мировых запасов нефти и их быстрым сокращением), то производство все большего количества товаров в месте их потребления будет становиться более эффективным и экономически целесообразным, чем товарообмен. Поэтому следует обратить внимание на производство товаров, предназначенных не только на вывоз из региона, но и для внутреннего потребления. В силу ограниченности внутреннего рынка Калининградской области такими производителями могут стать малые и средние предприятия. Кроме того, целесообразно налаживать кооперацию в рамках приграничного сотрудничества с соседними регионами Польши и Литвы, которые (как и любые другие регионы) в плане транспортных расходов находятся в аналогичных условиях. Взаимные поставки товаров между регионами Юго-Восточной Балтики могут стать альтернативой ввоза части товаров из отдаленных регионов мира.

Заключение

Транспортный комплекс Калининградской области — один из ключевых элементов, формирующих контуры региональной экономики и способствующих интеграции России и региона как ее части в мировую экономику. Он играет все большую роль в обеспечении внешнеэкономических связей других субъектов России и третьих стран.

В условия эксклавности области транспортный комплекс является одновременно и отраслью, обслуживающей другие отрасли региональной экономики и потребности населения, а также самостоятельной отраслью специализации (рис. 23). Благодаря разветвленной транспортной сети и объектам транспортной инфраструктуры в регионе развиваются горизонтальные связи как между отдельными предприятиями, так и между различными секторами экономики. Данный процесс ведет к формированию кооперирующих связей и способствует зарождению в области промышленных кластеров. Другое значение транспортного комплекса для региональной экономики — повышение мобильности населения, что позволяет привлечь в крупные города необходимые трудовые ресурсы из других районов.

Главную роль в транспортном комплексе области по-прежнему играет морской транспорт. Его дальнейшее развитие связано, в первую очередь, с коренной модернизацией существующих портовых сооружений и оборудования, а также строительством первого в Калининградской области глубоководного порта

Рис. 23. Функции транспортного комплекса Калининградской области

Составитель: И. С. Гуменюк.

на побережье Приморской бухты (полуостров Восточный). В последние годы, однако, все большую роль играют и другие виды транспорта. Так, благодаря реконструкции аэропорта Храброво и созданию на его основе авиахаба возросла роль воздушного транспорта региона в обслуживании транзита пассажиров по маршруту Россия — зарубежная Европа. Доля пассажиров прямого транзита достигла примерно 30%, что соответствует уровню крупнейших западноевропейских аэропортов. В автомобильном транспорте все большую роль играют автопоезда. Благодаря действию режима ОЭЗ в области насчитывается около 1700 автомобилей такого класса, а объем перевезенных ими грузов в 2007 г. превысил 2 млн тонн, что составляет около 19% общего объема перевезенных грузов. Развивается и железнодорожный транспорт — реконструируются главный путь Калининградской железной дороги на направлении Калининград — Вильнюс, дороги к приморским городам-курортам и порту Балтийск; будет построен железнодорожный обход г. Калининграда; принято решение о формировании железнодорожного логистического центра в районе г. Черняховска и т. д. Формируется крупный мультимодальный транспортный узел в г. Балтийске.

Дальнейшее развитие транспортного комплекса области осуществляется одновременно как в рамках региональной «Стратегии социально-экономического развития Калининградской области на средне- и долгосрочную перспективу», так и в рамках Федеральной транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2020 г. Благодаря этим документам разработаны шаги, направленные на решение существующих проблем. Оговорены не только сроки, но объемы финансирования по каждому из вопросов. Однако разработка стратегии является лишь первым шагом на пути развития комплекса. Необходимо не только своевременно решать запланированные задачи, но и постоянно анализировать развитие транспортного комплекса и ситуацию вокруг него и при необходимости вносить коррективы. При этом следует шире использовать методы сценарного планирования и системного анализа (в частности, PEST (PENST)-анализ).

Развитие транспортного комплекса области предполагает решение следующих проблем.

1. Необходимо увеличивать мощности по перевалке грузов, которые при сохранении существующих темпов роста скоро достигнут предела, повышать качество транспортной инфраструктуры и техническое оснащение транспортных предприятий.

2. Следует обеспечить взаимную гармонизацию правил и процедур таможенного транзита между Россией и Европейским союзом.

3. Необходимо совместно с соседними странами (прежде всего Литвой и Польшей) развивать объекты транспортной инфраструктуры в приграничных районах (в первую очередь это касается пунктов пропуска через государственную границу) и заключить соглашение с Польшей по проблемам судоходства по Калининградскому (Вислинскому) заливу.

4. На федеральном уровне должен быть принят ряд стратегически значимых для транспорта законов — «О морских портах Российской Федерации», «О смешанных перевозках», «О трубопроводном транспорте».

В случае разрешения основных проблем транспортный комплекс Калининградской области сможет обеспечить устойчивую связь с российским рынком стран Центральной и Восточной Европы и наоборот — России со странами Европы и Америки.

Транспортный комплекс Калининградской области будет приближаться к европейским стандартам и войдет в систему европейских транспортных путей. Эта интеграция поднимет и качественный уровень транспортных услуг на местном рынке.

Вследствие этого должен произойти рост количества перевозимых грузов и пассажиров, усиление роли области во внешнеэкономических связях России, увеличение количества занятых в транспортной отрасли, повышение уровня и качества жизни всего населения. Развитие транспортного комплекса будет способствовать подъему всей экономики региона.

Библиография

Клемешев А.П., Лапин Ф.Ф., Гутник В.П., Федоров Г.М., Зверев Ю.М. Стратегия развития Калининградской области / Под ред. А.П. Клемешева, В.А. Мау. Калининград: Изд-во РГУ им. И. Канта, 2007.

Федоров Г.М., Волошенко К.Ю. Анализ и прогнозирование рынка труда Калининградской области: Аналитический доклад / Под ред. А.П. Клемешева // Регион сотрудничества. Вып. 1(50). Калининград: Изд-во РГУ им. И. Канта, 2007.

Жданов В.П. Инвестиции и промышленная политика в регионе: Монография. Калининград: Изд-во КГУ, 2005.

Винокуров Е.Ю. Экономическая специализация Калининградской области: Монография / Науч. ред. А.П. Клемешев. Калининград: Изд-во РГУ им. И. Канта, 2007.

Концепция развития транспортного комплекса Калининградской области. [Электрон. ресурс]. Режим доступа: http//www.balticgatewey.se/Kaliningrad_RU.pdf

Федеральное государственное учреждение «Администрация Морского порта Калининград». [Электрон. ресурс]. Режим доступа: http://mapkld.ru/

Официальный сайт Группы компаний «СОДРУЖЕСТВО». [Электрон. ресурс]. Режим доступа: http://www.sodrugestvo.ru/rus/page.php?id=326

Отчет о результатах функционирования Особой экономической зоны в Калининградской области в 2006 году. Калининградская железная дорога. [Электрон. ресурс]. Режим доступа: http://branch.rzd.ru/wps/portal/branch?STRUCTURE_ID=710

Дороги, которых у нас еще не было // Калининградская вечерка. 17 янв. 2008. [Электрон. ресурс]. Режим доступа: http://www.vecherka.com/?pt=7&artid=14318&lst=10

Модернизация трансъевропейских коридоров. [Электрон. ресурс]. Режим доступа: http://www.css-rzd.ru/zdm/12-2002/02226.htm

Луценко Е.В. Лекция 13: Когнитивное моделирование. [Электрон. ресурс]. Режим доступа: http://lc.kubagro.ru/aidos/aidos04/LK-13/lk-13.htm

Официальный сайт Правительства Калининградской области. [Электрон. ресурс]. Режим доступа: http://www2.gov39.ru/index.php?action=oezrezident

Программа переселения в Калининградскую область// Официальный сайт Правительства Калининградской области. [Электрон. ресурс]. Режим доступа: http://www.gov.kaliningrad.ru/index.php

Шишкарев С. Транспортных законов преступно мало// Челябинский транспортный портал. 7.8.2006 [Электрон. ресурс]. Режим доступа: http://www.cheltrans.ru/index.php?pid=3&iid=34&b=pid:33;pag:1

Федеральная целевая программа «Модернизация транспортной системы России (2002—2010 годы)». Ред. 2.0. Пояснительная записка. П. 1.3: Анализ реализации федеральной целевой программы «Модернизация транспортной системы России (2002—2010 годы)» // СПС «Консультант Плюс».

Административные барьеры на пути инвестиций в субъектах Российской Федерации. Июнь 2004 г. Гл. 2. Ч. 2: Процедуры начала предпринимательской деятельности. Калининградская обл. [Электрон. ресурс]. Режим доступа: http://194.84.38.65/files/specialprojects/fias/02/022_KO_RUS_GLAVAII_2_NACHALO BIZNESA_KALININGRAD.PDF

Об авторах

Гуменюк Иван Сергеевич — аспирант кафедры экономической географии и геополитики РГУ им. И. Канта, начальник организационного отдела Управления научно-исследовательских работ РГУ им. И. Канта.

Зверев Юрий Михайлович — канд. геогр. наук, начальник Управления научно-исследовательских работ РГУ им. И. Канта, заместитель руководителя научного направления БалтМИОНа.
E-mail: zverev@albertina.ru

Программа «Межрегиональные исследования в общественных науках» была инициирована Министерством образования Российской Федерации, «ИНО-Центром (Информация. Наука. Образование)» и Институтом имени Кеннана Центра Вудро Вильсона при поддержке Корпорации Карнеги в Нью-Йорке (США), Фонда Джона Д. и Кэтрин Т. МакАртуров (США) в 2000 г.

Целями Программы является расширение сферы научных исследований в области общественных и гуманитарных наук, повышение качества фундаментальных и прикладных исследований, развитие уже существующих научных школ и содействие становлению новых научных коллективов в области общественных и гуманитарных наук, обеспечение более тесного взаимодействия российских ученых с их коллегами за рубежом и в странах СНГ.

Центральными элементами Программы являются девять Межрегиональных институтов общественных наук (МИОНов), действующих на базе Воронежского, Дальневосточного, Иркутского, Новгородского, Российского им. И. Канта, Ростовского, Саратовского, Томского и Уральского государственных университетов. «ИНО-Центр (Информация. Наука. Образование)» осуществляет координацию и комплексную поддержку деятельности Межрегиональных институтов общественных наук.

Кроме того, Программа ежегодно проводит общероссийские конкурсы на соискание индивидуальных и коллективных грантов в области общественных и гуманитарных наук. Гранты предоставляются российским ученым на научные исследования и поддержку академической мобильности.

Наряду с индивидуальными грантами большое значение придается созданию в рамках Программы дополнительных возможностей для профессионального развития грантополучателей: проводятся российские и международные конференции, семинары, круглые столы; организуются международные научно-исследовательские проекты и стажировки; большое внимание уделяется изданию и распространению результатов научно-исследовательских работ грантополучателей; создаются условия для их участия в проектах других доноров и партнерских организаций.

Адрес: 107078, Москва, почтамт, а/я 231.
Электронная почта: info@ino-center.ru
Адрес в Интернете: www.ino-center.ru, www.iriss.ru

Министерство образования и науки Российской Федерации является федеральным органом исполнительной власти, проводящим государственную политику в сфере образования, научной, научно-технической и инновационной деятельности, развития федеральных центров науки и высоких технологий, государственных научных центров и наукоградов, интеллектуальной собственности, а также в сфере молодежной политики, воспитания, опеки, попечительства, социальной поддержки и социальной защиты обучающихся и воспитанников образовательных учреждений.

Министерство образования и науки Российской Федерации осуществляет координацию и контроль деятельности находящихся в его ведении Федеральной службы по интеллектуальной собственности, патентам и товарным знакам, Федеральной службы по надзору в сфере образования и науки, Федерального агентства по науке и инновациям и Федерального агентства по образованию.

Министерство образования и науки Российской Федерации осуществляет свою деятельность во взаимодействии с другими федеральными органами исполнительной власти, органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации, органами местного самоуправления, общественными объединениями и иными организациями.

АНО «ИНО-Центр (Информация. Наука. Образование)» – российская благотворительная организация, созданная с целью содействия развитию общественных и гуманитарных наук в России; развития творческой активности и научного потенциала российского общества.

Основными видами деятельности являются: поддержка и организация научных исследований в области политологии, социологии, отечественной истории, экономики, права; разработка и организация научно-образовательных программ, нацеленных на возрождение лучших традиций российской науки и образования, основанных на прогрессивных общечеловеческих ценностях; содействие внедрению современных технологий в исследовательскую работу и высшее образование в сфере гуманитарных и общественных наук; содействие институциональному развитию научных и образовательных институтов в России; поддержка развития межрегионального и международного научного сотрудничества.

Институт имени Кеннана был основан по инициативе Джорджа Ф. Кеннана, Джеймса Биллингтона и Фредерика Старра как подразделение Международного научного центра имени Вудро Вильсона, являющегося официальным памятником 28-му президенту США. Кеннан, Биллингтон и Старр относятся к числу ведущих американских исследователей российской жизни и научной мысли. Созданному институту они решили присвоить имя Джорджа Кеннана старшего, известного американского журналиста и путешественника XIX века, который своими исследованиями и книгами о России сыграл важную роль в улучшении понимания американцами этой стра-

ны. Следуя традициям, Институт способствует углублению и обогащению американского представления о России и других странах бывшего СССР. Как и другие программы Центра Вудро Вильсона, институт ценит свою независимость от политики и стремится распространять знания, не отдавая предпочтения какой-либо политической позиции и взглядам.

Корпорация Карнеги в Нью-Йорке (США) основана Эндрю Карнеги в 1911 г. в целях поддержки «развития и распространения знаний и понимания». Деятельность Корпорации Карнеги как благотворительного фонда строится в соответствии со взглядами Эндрю Карнеги на филантропию, которая, по его словам, должна «творить реальное и прочное добро в этом мире».

Приоритетными направлениями деятельности Корпорации Карнеги являются образование, обеспечение международной безопасности и разоружения, международное развитие, укрепление демократии.

Программы и направления, составляющие ныне содержание работы Корпорации, формировались постепенно, адаптируясь к меняющимся обстоятельствам. Принятые на сегодня программы согласуются как с исторической миссией, так и с наследием Корпорации Карнеги, обеспечивая преемственность в ее работе.

В XXI столетии Корпорация Карнеги ставит перед собой сложную задачу продолжения содействия развитию мирового сообщества.

Фонд Джона Д. и Кэтрин Т. МакАртуров (США) – частная благотворительная организация, основанная в 1978 г. Штаб-квартира Фонда находится в г. Чикаго (США). С осени 1992 г. Фонд имеет представительство в Москве и осуществляет программу финансовой поддержки проектов в России и других независимых государствах, возникших на территории бывшего СССР.

Фонд оказывает содействие группам и частным лицам, стремящимся добиться устойчивых улучшений в условиях жизни людей. Фонд стремится способствовать развитию гармоничных личностей и эффективных сообществ; поддержанию мира между государствами и народами и внутри них самих; осуществлению ответственного выбора в области репродукции человека, а также сохранению глобальной экосистемы, способной к поддержанию здоровых человеческих обществ. Фонд реализует эти задачи путем поддержки исследований, разработок в сфере формирования политики, деятельности по распространению их результатов, просвещения и профессиональной подготовки практической деятельности.

Научное издание

Иван Сергеевич Гуменюк
Юрий Михайлович Зверев

ТРАНСПОРТНЫЙ КОМПЛЕКС КАЛИНИНГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ

Под редакцией
Геннадия Михайловича Федорова

Редактор Л.Г. Ванцева.
Корректор Е.В. Владимирова.
Оригинал-макет подготовлен О.М. Хрусталевой

Подписано в печать 5.11.2008 г.
Бумага для множительных аппаратов. Формат 60×90 $^{1}/_{16}$.
Гарнитура «Таймс». Ризограф. Усл. печ. л. 6,5. Уч.-изд. л. 5,1.
Тираж 500 экз. Заказ .

Издательство Российского государственного университета имени Иммануила Канта
236041, г. Калининград, ул. А. Невского, 14