

УДК 33

## Экономический код Калининградской области и развитие транспортного комплекса региона

**Найденов Игорь Витальевич**

Доктор экономических наук, профессор,  
Калининградский государственный технический университет,  
236022, Российская Федерация, Калининград, просп. Советский, 1;  
e-mail: igor.naidenov@mail.ru

**Найденова Галина Ивановна**

Кандидат экономических наук,  
Университет Нархоз,  
050035, Республика Казахстан, Алматы, ул. Жандосова, 55;  
e-mail: galya.naidenov@mail.ru

### Аннотация

В статье представлено исследование текущего состояния экономики Калининградского региона, в сравнении с ретроспективным взглядом на развитие области по таким показателям, как валовой региональный продукт, коэффициент естественного прироста населения и другим. Подробно рассматриваются результаты развития региональных видов транспорта в сопоставлении с результатами развития отраслей транспорта в целом по Российской Федерации. Рассмотрены некоторые особенности развития региона. В частности, это специализация региональной экономики на рыбной промышленности. В области реализован механизм свободной экономической зоны, который стал внедряться с 1991 г. Для обеспечения функционирования регионального хозяйства необходим транзит грузов и людей через территории Литвы и Белоруссии. Сформулированы выводы о формировании экономического образа региона. Различные специалисты и участники экономической деятельности в регионе говорят о том, что сложившийся список негативных внешних и внутренних факторов практически не изменился. Только уровень и сила воздействия каждого из них достаточно нестабильны. Под экономическим кодом понимается собирательный образ совокупности экономических показателей развития региона, и этому придается философский смысл. Обсуждается его положительная траектория.

### Для цитирования в научных исследованиях

Найденов И.В., Найденова Г.И. Экономический код Калининградской области и развитие транспортного комплекса региона // Экономика: вчера, сегодня, завтра. 2018. Том 8. № 9А. С. 98-115.

### Ключевые слова

Особая экономическая зона, валовой региональный продукт, коэффициент естественного прироста населения, грузооборот и объем перевозок автомобильного и железнодорожного видов транспорта, экономика.

## Введение

Есть такое предположение отечественных исследователей, что Калининградская область должна стать маленькой Европой внутри России, и потом, когда придет время, она якобы трансформирует Россию в часть большой Европы, или же о трансформации региона во что-то похожее на Гонконг. Учитывая наше движение в современной рыночной экономике за более чем двадцатипятилетний период, такое предложение можно считать более чем странным. Так как не требуют доказательств те аксиомы международной экономики, которые предполагают свободное движение товаров и услуг в/из страны на двух основных условиях: более качественное и более дешевое производство товаров и услуг; снижение или отсутствие барьеров внешней торговли. Кроме того, по отношению к Калининградской области, дидактическая единица «расширение Европейского союза» была традиционным словосочетанием в различных научных и дискуссионных статьях и материалах. Но к настоящему времени она потеряла свою точность по отношению к текущей экономической ситуации, так как такого расширения не происходит. Фактически это расширение закончилось в момент распада Советского Союза и формирования Калининградской области в ее современной ситуации и географической оторванности от основной территории Российской Федерации. С другой стороны, организационные, экономические и политические трансформации постоянно происходят в этом регионе и оказывают перманентное влияние на экономику региона и, соответственно, всей России. В соответствии с такими «установками» складывается навязанное впечатление, что все причины недостаточно быстрого развития этого региона находятся только в самом регионе и, как только мы поймем, что надо лучше учиться приемам и европейским методам организации производства, долгожданные волшебные трансформации успешно произойдут.

В действительности подобные организационные и экономические изменения происходят зачастую не «благодаря», а «вопреки». В последнее время эти изменения весьма по-разному оцениваются как экспертами, так и участниками экономических и политических процессов, внешнеэкономических связей и производственной кооперации [Гуменюк, Зверев, 2008; Поляков, Дуров, 2017]. В свое время эта проблема получила условное название «Калининградский транзит». Поэтому говорить о Калининградской области и ее бедах по ограничению свободного передвижения товаров и людей в/из России одно время было традиционным и модным. Усилия правительства России, ряд экономических форумов общероссийского и международного масштабов, а также предпринимаемые действия на региональном уровне были направлены на обсуждение и поиск вариантов для решения этой проблемы и связанных с ней вопросов, совокупность которых приобрела системный характер.

### **Социально-экономические показатели и специфика развития Калининградской особой экономической зоны**

Системный характер развития ситуации возникает не из-за того, что это «красивое» определение и оно может рассматриваться как символ современного подхода к оценке многих явлений, но в силу достаточного количества факторов, его представляющих [Малин, Найденов, 2015, 151]. Прежде всего, необходимо учитывать тот факт, что Калининградская область — это открытая система и, соответственно, на ее развитие «с успехом» влияют внешние и внутренние факторы [Найденов, 2001, 39]. Независимо от того, что Калининградская область — это особая экономическая зона, данное субнациональное социально-экономическое образование можно

рассматривать как систему, которая движется во времени в соответствии с целями, возможностями и ограничениями, которые у нее есть. Внутренняя и внешняя среда обуславливают наличие этих ограничений и возможностей. Иногда для жителей данного региона, как участников субнациональной организации, комфортнее полагать, что все ограничения находятся вне этой системы, ретроспективные и будущие негативные воздействия экзогенны, то есть, привнесены из внешней среды. Но Правительство Калининградской области, как и большинство предпринимателей и участников экономической деятельности, прекрасно понимают, что развитие внутренних факторов роста по своему организационному «весу» гораздо сильнее влияют или могут повлиять на динамику социально-экономического развития региона.

В ретроспективе, если говорить о развитии отраслей экономики Калининградской области в 90-е гг., помимо общих для всей страны проблем, связанных с переходом к рыночной экономике и распадом общесоюзного экономического пространства, регион столкнулся с дополнительными сложностями.

Во-первых, это специфика региона, которая заключалась (а может быть, и в настоящее время заключается, и еще можно говорить об этом) в самой специализации региональной экономики на: рыбной промышленности, которая характеризовалась как дотационная; машиностроении, в принципе, опирающемся на кооперативные связи, кооперацию производства и привозное сырье; целлюлозно-бумажном производстве. Значительную роль в экономике региона играли оборонные предприятия.

Во-вторых, реализован механизм свободной экономической зоны, который стал внедряться в области с 1991 г. В январе 1996 г. этот механизм стал регулироваться Законом «Об Особой экономической зоне в Калининградской области». Как известно, его суть заключалась в организации свободной таможенной зоны, с отменой уплаты таможенных пошлин при ввозе товаров и при вывозе (при соответствующем уровне добавленной стоимости). Целью такой организации являлось стимулирование экспортного производства и инвестиций.

В-третьих, для обеспечения функционирования регионального хозяйства необходим транзит грузов и людей через территории Литвы и Белоруссии. В этой связи сложилось такое мнение, что условия функционирования транспортного комплекса являются чуть ли не главным условием не только развития Особой экономической зоны, но и региональной экономики вообще, в большинстве случаев, это мнение и сейчас преобладает.

За последнее время в стратегии развития области и подготовке этих изменений происходит много положительных изменений. В начале 2017 г., при посещении Калининградской области Председателем Правительства Российской Федерации Д.А. Медведевым была сформулирована идея о пяти основных направлениях ее развития: 1. Туризм и игорная зона. 2. АПК. 3. промышленность и добыча янтаря. 4. Приграничное сотрудничество. 5. Транспортная доступность. Государственная Дума в третьем и последнем чтении приняла законопроект о поправках к закону об ОЭЗ в Калининградской области. А 5 декабря 2017 г. В.В. Путиным подписан Федеральный закон «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации по вопросам социально-экономического развития Калининградской области». В этой связи обращает на себя внимание большая точность поставленных задач, по сравнению с традиционно разрабатываемыми стратегиями, в которых, например, только транспорт называется приоритетной отраслью региональной экономики [Гуменюк, Зверев, 2008, 12], но пока не достигает этой роли. Агропромышленный комплекс и промышленность как отрасли экономики в условиях повышения уровня транспортной доступности составляют

базовые сферы и одновременно условия успешного развития региона, как открытой социально-экономической системы.

Терентьев А.И., Дорожнова Г.Н. в начале двухтысячных считали [Терентьев, Дорожнова, 2001], что в данном регионе, как в подсистеме, произошли и, может быть, происходят такие деструктивные изменения, которые необходимо понимать как наступившую катастрофу, начиная с 1998 г. Так понимали эту ситуацию некоторые исследователи в конце 90-х гг., предлагавшие в тот период достаточно экзотические методы исследования и прогнозирования, в том числе такие, как метод катастроф. Но при такой точке зрения нужно предполагать, что в будущем мы могли бы иметь дело с другой системой, возникшей в результате скачкообразных качественных изменений структуры, составляющей основу ее существования. Поэтому можно считать спорным подход к оценке настоящих и возможности прогнозирования будущих изменений системы с точки зрения теории катастроф [там же]. Так как это, в свою очередь, предполагает наличие ее революционных изменений, чего мы не наблюдаем в самом субъекте управления субнациональной организации, как после кризиса 1998 г., так и после кризиса 2008 г., и которых, естественно, желает меньшинство ее членов, потому что это предполагает завершение ее жизненного цикла, несмотря на очень значительные отклонения от тренда социально-экономических показателей за соответствующий период.

Некоторые данные о социально-экономическом положении Калининградской области и значения показателей по России приведены в табл. 1. Поступление прямых иностранных инвестиций в Калининградскую область за анализируемый период, отражаемое статистикой, находится в интервале: 130-195 млн. долларов США. Однако сальдо прямых инвестиций, в соответствии с приведенными данными, существенно уменьшилось. Это ожидаемый результат от действий Запада, в том числе, и санкционной политики в отношении России, начиная с 2014 г. Однако, если сравнить поступление прямых инвестиций за период с начала 2000-х лет, то мы видим, что приток прямых иностранных инвестиций увеличился кратно: 2000 г. 6617 2001 г. 3248 2002 г. 13625 (тыс долларов США)<sup>1</sup>

**Таблица 1 - Некоторые социально-экономические показатели Российской Федерации и Калининградской области в 2011-2015 гг.<sup>2</sup>**

Показатель	2011	2012	2013	2014	2015
Население (оценка на конец года, тыс. чел.) <i>Российская Федерация</i>	143056	143347	143667	146267	146545
<i>Калининградская область</i>	947	955	963	969	976
Валовой региональный продукт по субъектам Российской Федерации текущих основных ценах (валовая добавленная стоимость в текущих основных ценах, млн рублей) <i>Российская Федерация</i>	45392276,7	49926068,7	54103000,3	59188270,3	64997039,3

<sup>1</sup> Регионы России. Социально-экономические показатели. 2002. М., 2002. С. 822-823.

<sup>2</sup> По данным Госкомстата: Регионы России. Социально-экономические показатели. 2017. М., 2017. С. 536, 638.

Показатель	2011	2012	2013	2014	2015
Калининградская область	241004,8	265361,2	275885,8	314088,3	328760,0
Валовой региональный продукт по субъектам РФ (валовая добавленная стоимость в текущих основных ценах) - всего на душу населения (рублей), <i>Российская Федерация</i>	317515,3	348641,5	377006,0	405147,7	443950,7
Калининградская область	255217.8	279096.9	287695.4	325131.0	359639.7 <sup>3</sup>
Валовой региональный продукт по субъектам РФ (валовая добавленная стоимость в текущих основных ценах) на душу населения (долл. США): <i>Российская Федерация</i>	10804.5	11212.9	11837.7	10544.8	7282.9
Калининградская область	8684.6	8976.2	9033.4	8462.2	5899.8
Соотношение ВРП по России и ВРП по Калининградской области на душу населения (по данным в рублях)	1.244	1.249	1.310	1.246	1.249
Средневзвешенный курс доллара США к рублю	29.3874	31.093	31.848	38.4217	60.9579
Индекс физического объема валового регионального продукта (в постоянных ценах; в процентах к предыдущему году)	104,6	104,7	101,0	104,6	98,5
Поступление прямых иностранных инвестиций в Российскую Федерацию по Калининградской области, млн. долл. США <sup>4</sup>	123	26	-25	-11	26
сальдо					
поступило	195	168	187	130	138
изъято	72	142	212	141	112
Естественный прирост, убыль (-) населения (мужчины) <sup>5</sup>	-662	-265	-139	-216	-110
Естественный прирост, убыль (-) населения (женщины)	-793	-460	-482	-409	-333

<sup>3</sup> Актуализированные данные в соответствии с информацией о пересмотре динамического ряда. По данным Госкомстата РФ.

<sup>4</sup> По данным платежного баланса Российской Федерации (млн. долл. США).

<sup>5</sup> Калининградская область в цифрах. 2016. Статистический сборник. Калининград, 2016. Т. 1. С. 42.

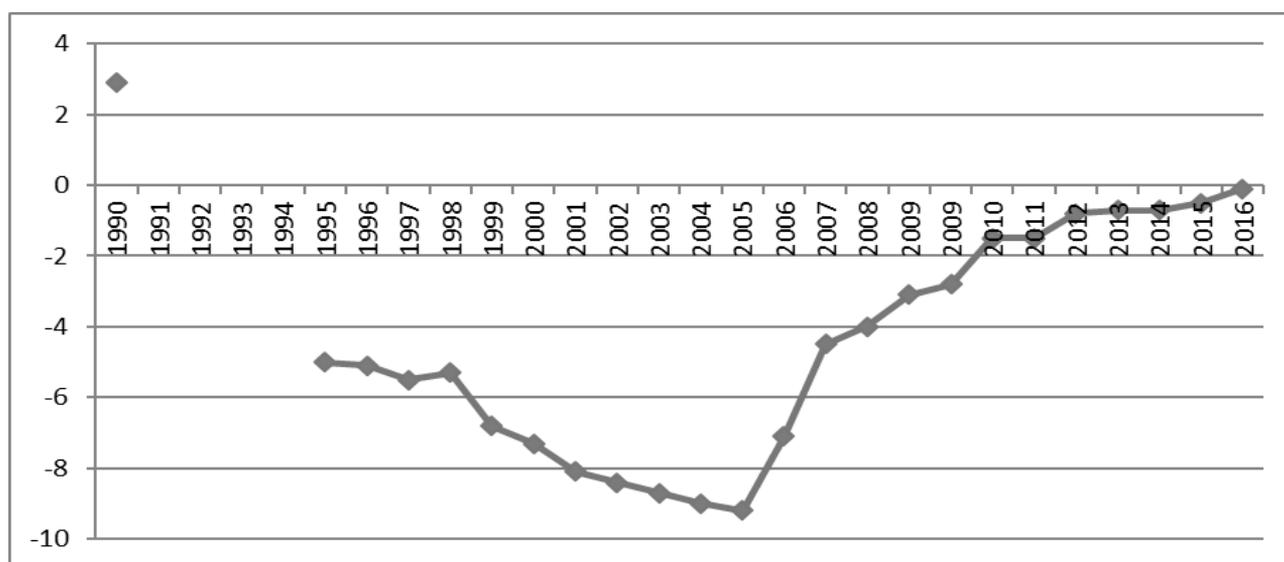
Для сравнения, естественная убыль населения в период 2000 – 2004 гг., приведенная ниже (таблица 2), говорит о том, что по этому показателю в Калининградском регионе ситуация значительно улучшилась к 2015 г.:

**Таблица 2 – Естественная убыль населения**

2000 г.	2001 г.	2002 г.	2003 г.	2004 г.
-7037	-7807	-8053	-8270	-8500

Значительная убыль населения отмечалась именно в период с 2000 по 2004 гг., что хорошо видно на графике (рис.1). Основной негативный эффект получался из-за естественной убыли городского населения. При этом естественный прирост населения в период 2011-2015 гг. происходил «за счет» сельского населения.

В отношении динамики производства ВРП<sup>6</sup> по данным из табл.1, можно отметить сохранение уровня соотношения суммарного значения ВРП по РФ в целом на душу населения в сравнении со значением этого показателя по Калининградской области. По данным, приведенным в табл. 1, это соотношение практически не изменилось, за исключением 2013 г. (1,31). Оценка ВРП на душу населения в долларах США показывает «сильную» волатильность, а по результатам 2015 г. составляет всего 5899,8 долл. США, то есть демонстрирует значительное уменьшение значений этого расчетного показателя в абсолютном выражении.

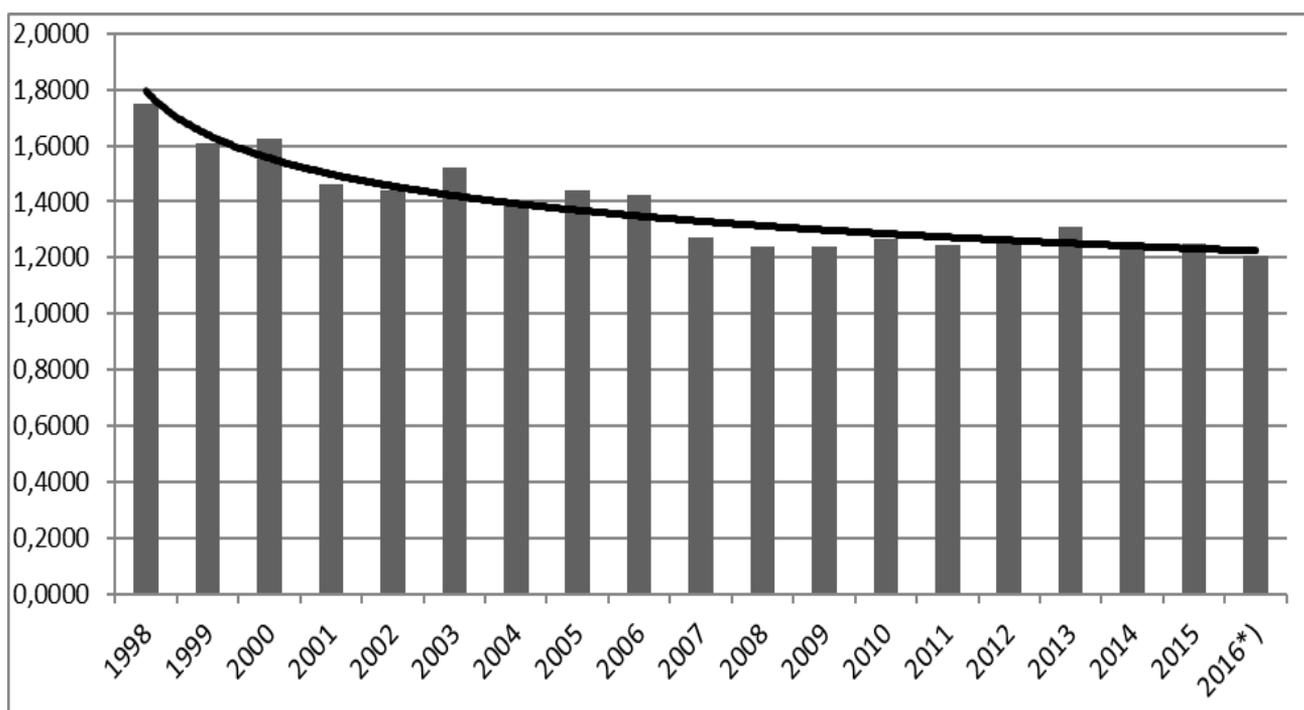


**Рисунок 1 - График коэффициентов естественного прироста населения на 1000 человек населения<sup>7</sup>**

<sup>6</sup> Суммарное значение ВРП Российской Федерации существенно отличается от значений ВВП Российской Федерации, так как в значение показателя ВВП входят доходы полученные от таких отраслей российской экономики как оборонные предприятия, управление и т.д.

<sup>7</sup> Составлено авторами по данным: Регионы России. Социально-экономические показатели. 2002: Р32 Стат. сб. / Госкомстат России. М., 2002, с. 53; Регионы России. Социально-экономические показатели. 2012: Р32 Стат. сб. / Росстат. - М., 2012, с. 80; Регионы России. Социально-экономические показатели. 2017: Р32 Стат. сб. / Росстат. - М., 2017, с. 69; статистические данные за период с 1991-1994 гг. отсутствуют.

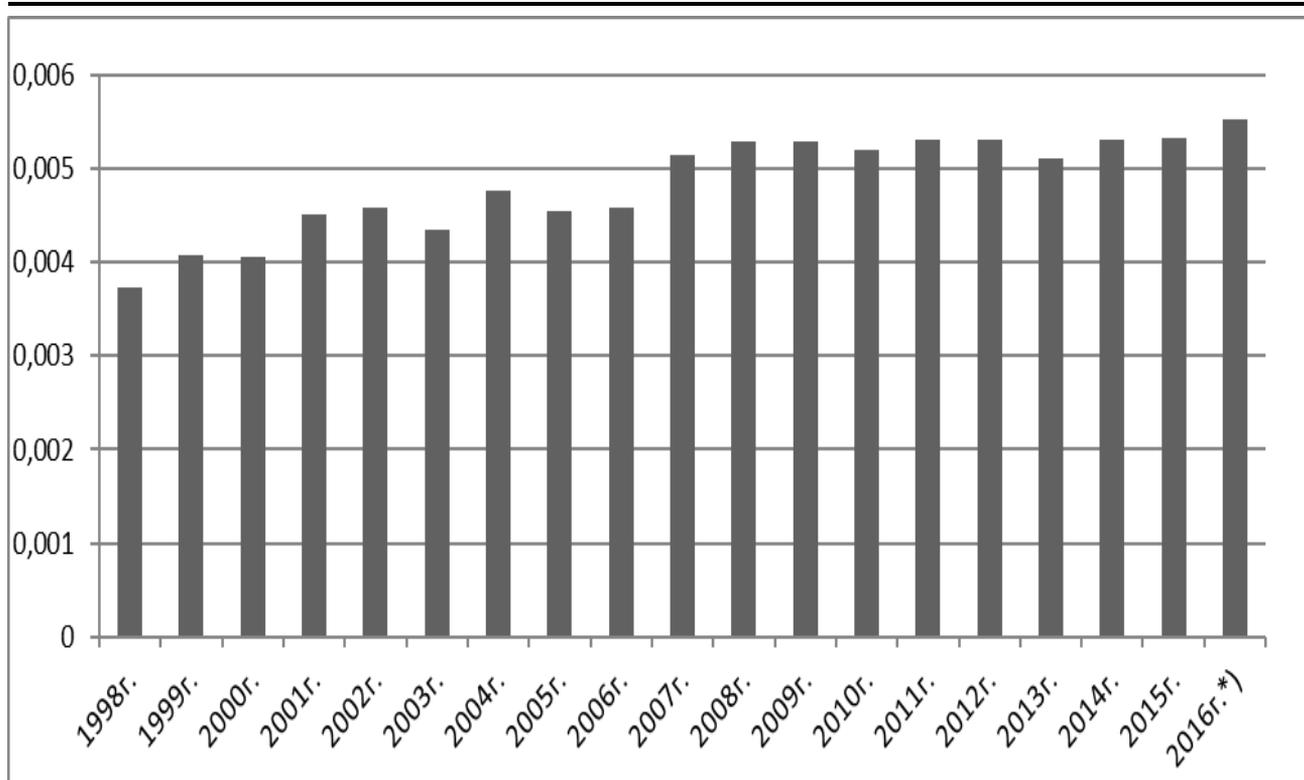
Понятно, что по данным, приведенным в табл. 1, некорректно говорить о тенденции, так как слишком мало представлено статистических наблюдений. Но динамика значений валового внутреннего продукта в целом по Российской Федерации предполагает необходимость осуществления постоянного мониторинга и системных усилий, что и было отражено в послании президента России Федеральному собранию 2018 г. в отношении производства валового внутреннего продукта. Следует отметить, что к началу анализируемого периода по сравнению с 1998 г. ситуация по этому соотношению значительно изменилась в лучшую сторону для Калининградской области. А по данным за 2016 г. этот индекс составил 1,21, то есть его снижение составило более 30% (рис. 2). В этой связи можно говорить о постепенном сближении некоторых ключевых экономических показателей Калининградского региона, в частности, и суммарных значений региональных показателей по Российской Федерации. О сближении макроэкономической ситуации по данным за анализируемый период с 1998 по 2016 гг. говорит и постепенный рост значений удельного веса валового регионального продукта (рис. 3).



**Рисунок 2 - Гистограмма значений соотношения ВРП по субъектам Российской Федерации (валовая добавленная стоимость в текущих основных ценах) на душу населения с ВРП на душу населения по Калининградской области**

### **Развитие транспортного комплекса в Калининградской области**

Несомненно, что одна из важнейших отраслей региональной экономики – это транспорт. В этом секторе региональной экономики Калининградской области на ведущую роль претендуют, и вполне обоснованно, различные виды транспорта. Например, в соответствии с информацией, опубликованной на ресурсе Калининградской железной дороги, а также прозвучавшей в докладе заместителя начальника железной дороги по Калининградский области о том, что 80 процентов объема перемещаемых в Калининградской области грузов выполняется железнодорожным транспортом (рис.4).



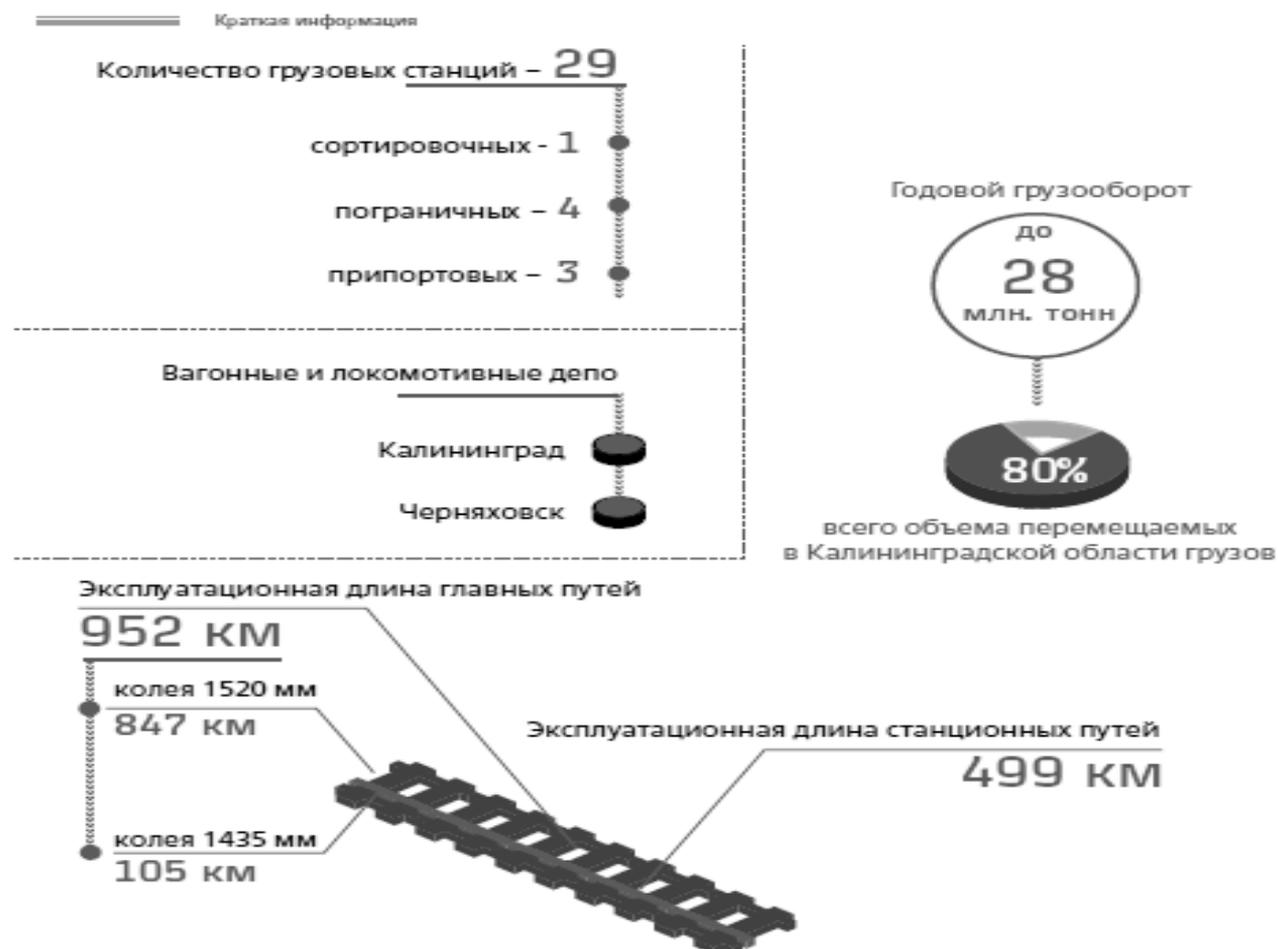
**Рисунок 3 - Удельный вес валового регионального продукта Калининградской области в суммарном значении валового регионального продукта по субъектам Российской Федерации в текущих основных ценах в 1998 – 2016 гг.<sup>8</sup>. Рассчитано авторами**

Действительно, то, что этот вид транспорта Калининградской области является важнейшей составляющей транспортного комплекса региона. Здесь расположено 29 грузовых станций, в том числе 4 пограничных и 3 припортовых. Эксплуатационная длина главных путей составляет 952 км, эксплуатационная длина станционных путей – 499 км. Калининградская железная дорога готовится в «полном объеме» предоставлять свои возможности по использованию международных коридоров из Европы до Владивостока и далее в Китай и Южную Корею компаниям – отправителям и получателям грузов:

«Географически Калининградская область находится в центре Европы, имеет два сухопутных железнодорожных погранперехода с Литвой по колею 1520 мм это Кибартай/Чернышевское и Пагегай/Советск, а также два сухопутных железнодорожных погранперехода с Польшей по колею 1435 и 1520 мм – это Мамоново/Бранево и Железнодорожный/Скандава. Незамерзающий порт Калининград обладает развитой инфраструктурой и обслуживает международные морские грузовые сервисы. Транзитные грузопотоки Восток – Запад следуют по транспортным коридорам: через Беларусь/Литву, Латвию/Литву и железнодорожно-паромную линию Балтийск – Усть-Луга»<sup>9</sup>.

<sup>8</sup> Источник: [http://www.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat\\_main/rosstat/ru/statistics/accounts/#](http://www.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat_main/rosstat/ru/statistics/accounts/#)

<sup>9</sup> «Транзитный потенциал КЖД»



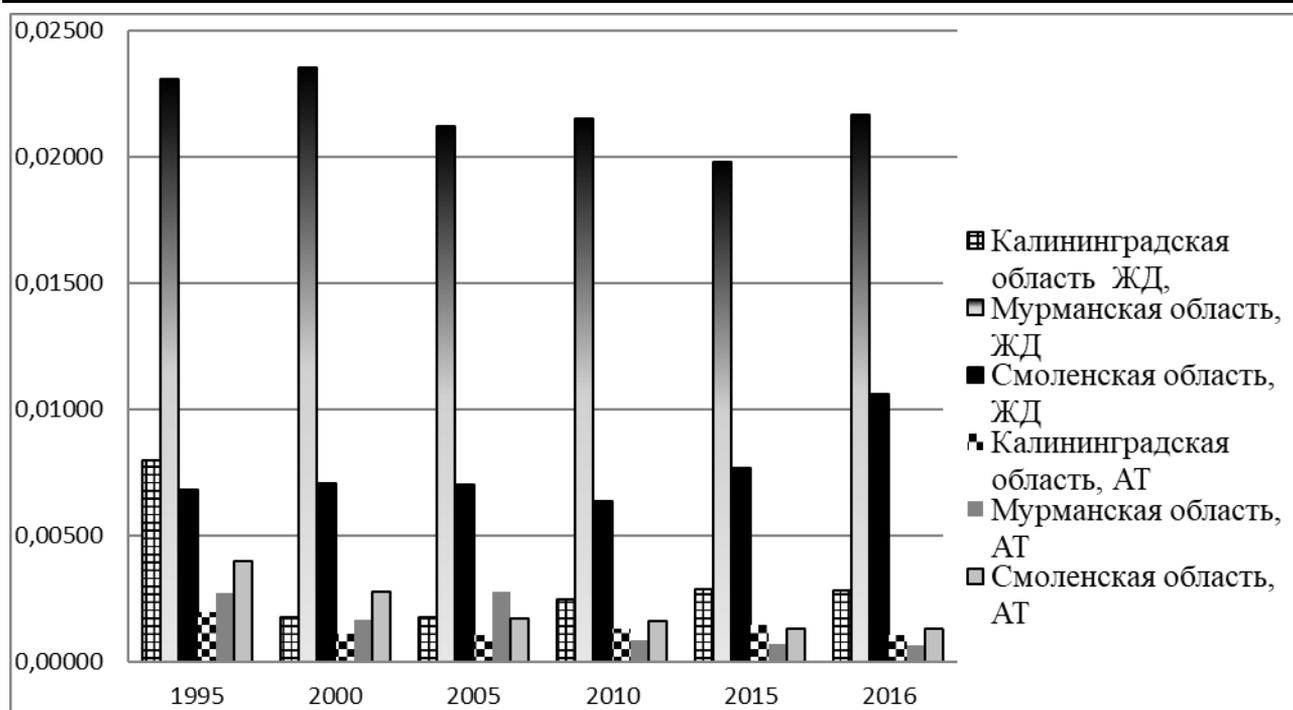
**Рисунок 4 - Фрагмент информационного документа  
«Презентация услуг Калининградской железной дороги»<sup>10</sup>**

Далее на гистограмме (рис. 5) для сравнения использованы данные еще по двум областям Российской Федерации: Смоленской и Мурманской. Здесь хорошо видно, что Мурманская область «стабильно» занимает в этой триаде лидирующее положение. На рис. 6 отражена фактическая составляющая снижения удельного веса по объемам перевозок железнодорожным и автомобильным видами транспорта. Относительно Калининградской области: область пока еще не достигла по этим показателям уровня 1995 г.

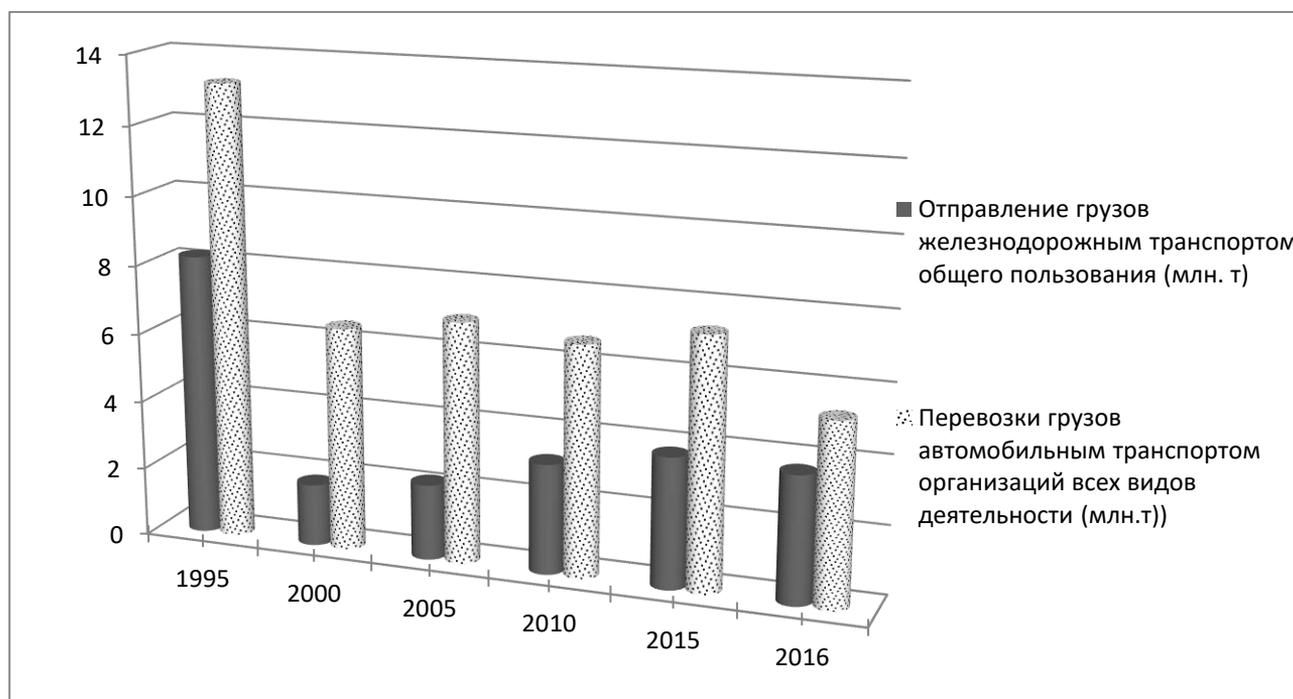
По данным Госкомстата РФ, объем перевозок железнодорожным и автомобильным транспортом по Калининградской области за 2016 г. составляет, соответственно, 3,7 и 5,3 млн. тонн<sup>11</sup>. Объективная тенденция такова, что удельный вес объема перевозок грузов автомобильным транспортом организаций всех видов деятельности по Калининградской области в объеме перевозок автомобильным транспортом в целом по РФ постоянно снижается: с 0,195% в 1995 г. до 0,1 в 2016 г. Но по отправлению грузов железнодорожным транспортом общего пользования аналогичный показатель уменьшился почти в 3 раза (рис.5).

<sup>10</sup> ОАО «РЖД» «Калининградская железная дорога». «Презентация услуг Калининградской железной дороги»

<sup>11</sup> Регионы России. Социально-экономические показатели. 2017. М., 2017. С. 1028, 1034.

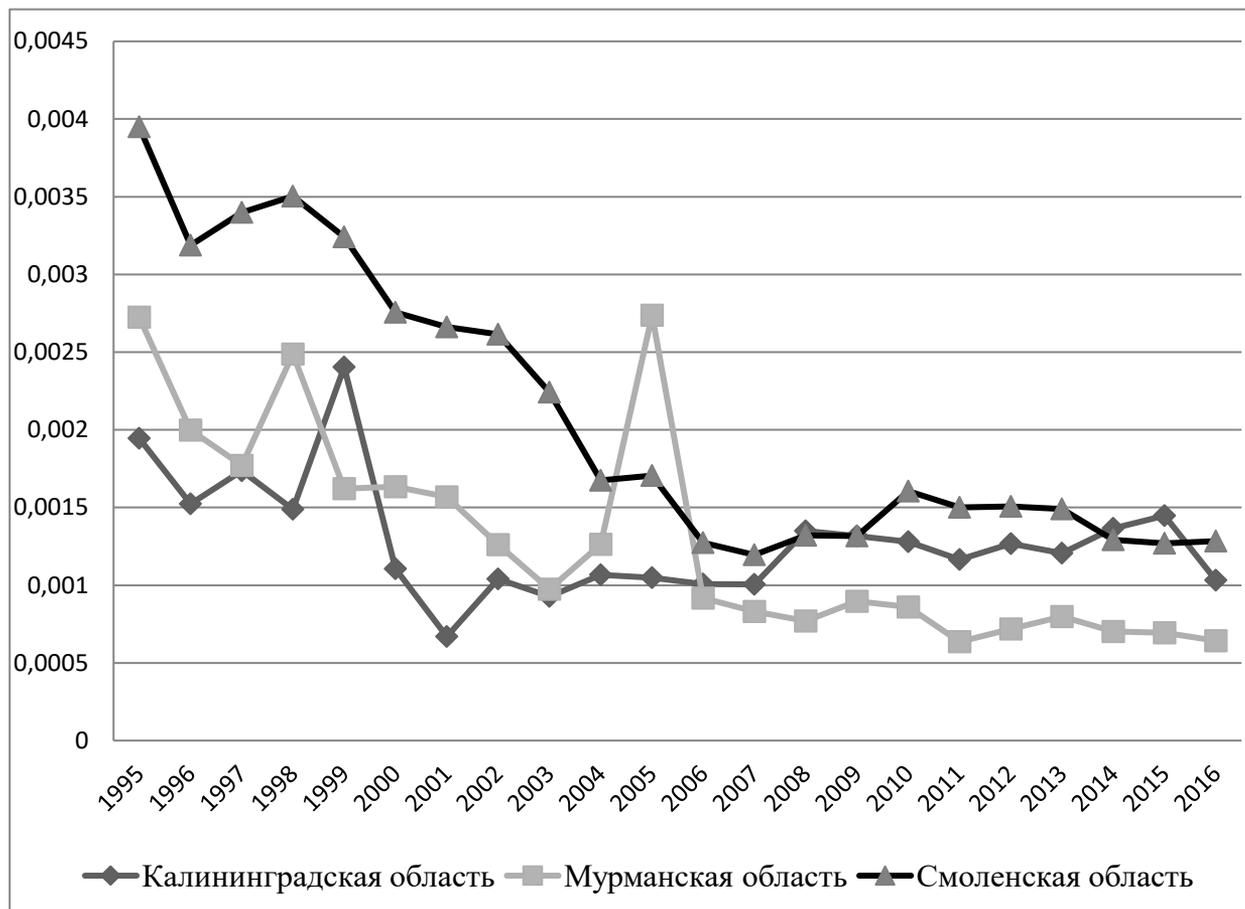


**Рисунок 5 - Гистограмма сравнительных значений данных по удельному весу перевозок грузов автомобильным и железнодорожным видами транспорта по Калининградской, Смоленской и Мурманской областям в объемах отправления грузов железнодорожным транспортом общего пользования РФ и перевозках грузов автомобильным транспортом организаций всех видов деятельности РФ**



**Рисунок 6 - Гистограмма по объемам перевозок грузов Калининградской области железнодорожным и автомобильным видами транспорта**

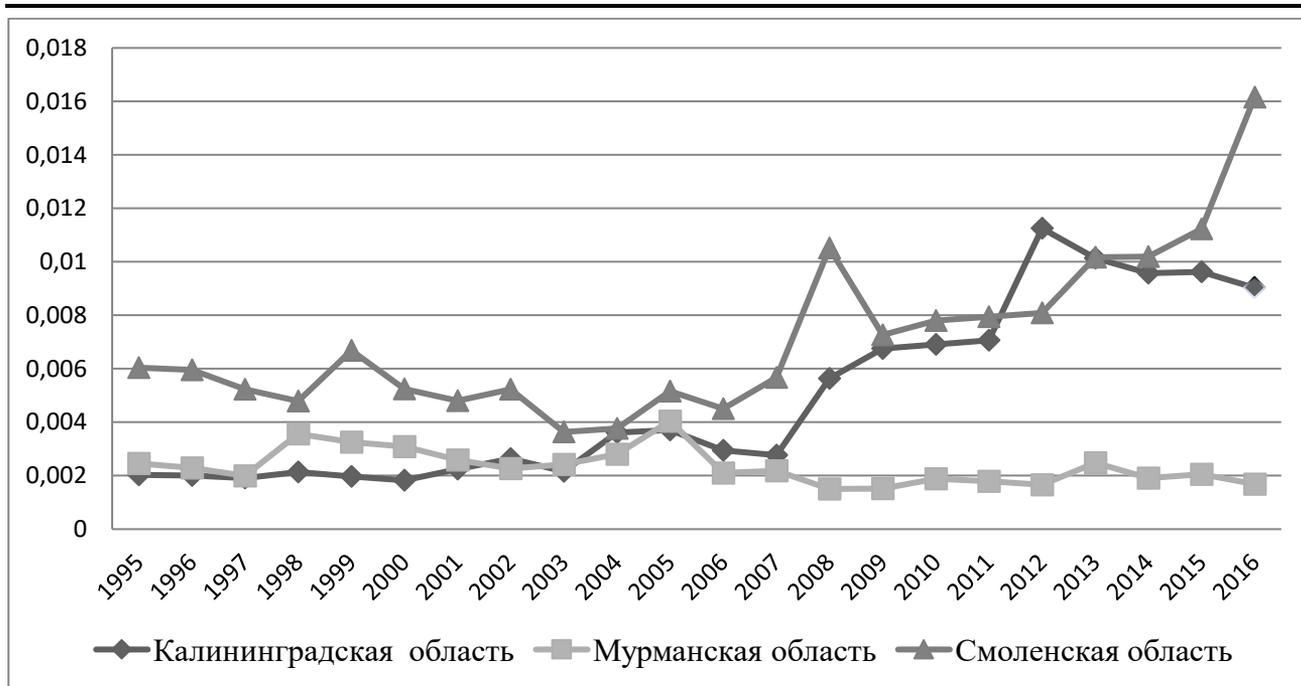
Дальнейшее сопоставление данных по автомобильному и железнодорожному видам транспорта в Калининградской, Мурманской и Смоленской областях указывает на действие разнонаправленных векторов развития. По объему перевозок автомобильного транспорта все эти области «потеряли в весе» (рис.7).



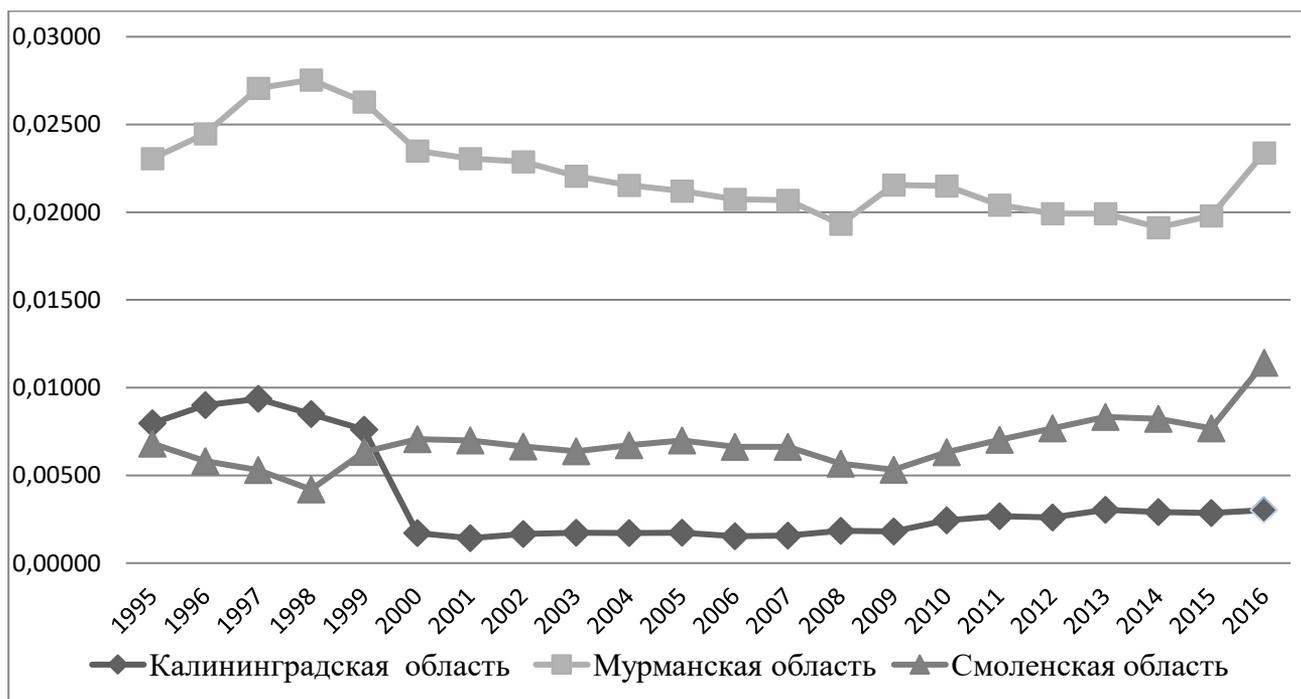
**Рисунок 7** Удельный вес по объему перевозок грузов автомобильного транспорта Калининградской, Мурманской, Смоленской областей в объеме перевозок автомобильным транспортом РФ. Рассчитано авторами, источник – Регионы России. Социально-экономические показатели. 2017. М., 2017. С. 1034.

По грузообороту автомобильных перевозок, за анализируемый период (рис.8), Смоленская область, наоборот, сильно «преуспела». Ее удельный вес увеличился почти в 3 раза за анализируемый период с 1995 г. и по данным за 2016 г. составил 1,6%. Калининградская область была в аутсайдерах на одном уровне с Мурманской областью в 1995 г., но подобно Смоленской области значительно увеличила свой грузооборот, а также удельный вес по грузообороту на автомобильном транспорте.

Ситуация на железнодорожном транспорте значительно ухудшилась для Калининградской области (рис.9). Но Смоленская и Мурманская области смогли улучшить свои показатели, особенно Смоленская область, где по данным за 2016 г. удельный вес по объему перевозок железнодорожного транспорта в объеме перевозок железнодорожного транспорта РФ составил 1,14%.



**Рисунок 8 - Удельный вес по грузообороту автомобильного транспорта Калининградской, Мурманской, Смоленской областей в грузообороте РФ. Рассчитано авторами, источник – Регионы России. Социально-экономические показатели. 2017. М., 2017. С. 1034.**



**Рисунок 9 - Удельный вес по перевозкам грузов железнодорожного транспорта Калининградской, Мурманской, Смоленской областей в объеме перевозок грузов железнодорожного транспорта РФ. Рассчитано авторами, источник – Регионы России. Социально-экономические показатели. 2017. М., 2017. С. 1028**

По мнению региональных экспертов, перевозки на автомобильном транспорте по стоимости превышают железнодорожный тариф на 30%, а доставку грузов с использованием паромного сообщения Балтийск – Санкт-Петербург – на 20%. Причина: «...транзитный разрыв с основной территорией страны. Это системное свойство эксклавов, негативно влияющее на конкурентоспособность экономики ввиду высоких финансовых и временных затрат на транспортировку продукции в материнское государство»<sup>12</sup>. Однако, в соответствии с приведенными статистическими данными, объемы перевозок «падают» именно на железнодорожном транспорте.

Тем не менее, региональные специалисты отмечают, что федеральное правительство в своих указах не учитывает специфику региона, имея в виду несколько важных вопросов: 1. утилизационный сбор на автомобильном транспорте; 2. временные затраты на таможенное оформление грузов; 3. грузовую изоляцию региона:

1. Повышение размера утилизационного сбора приводит к тому, что подержанная техника будет стоить дороже новой. Но лишь некоторые международные автоперевозчики могут позволить себе обновление парка новыми автомобилями. В основном, это обновление происходит за счет подержанных автомобилей 3-5 лет.

2. Представители логистических компаний говорят о том, что доставка грузов на автомобильном транспорте занимает в два раза больше времени, чем доставка груза на такое же расстояние по основной территории России, а затраты на ее осуществление за последние 10 лет увеличились на 40%.

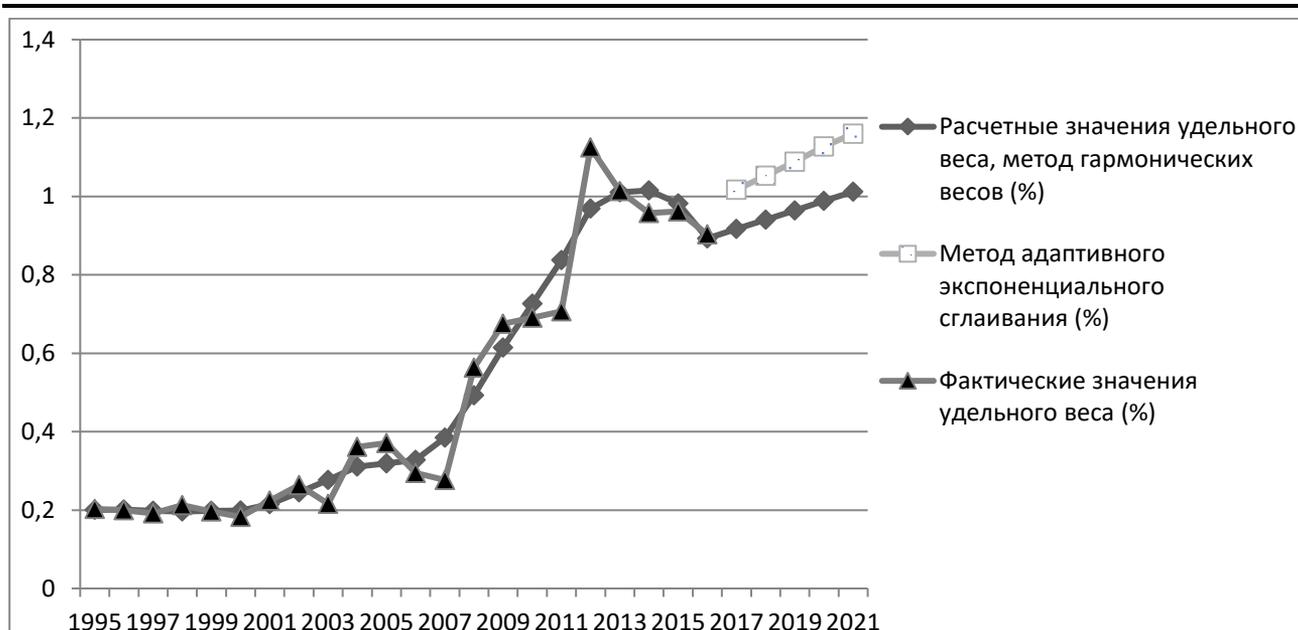
3. Периодически проблемы с польскими разрешениями постоянно возникают и, по оценкам региональных экспертов и перевозчиков грузов на автомобильном транспорте, они увеличиваются. На примере одной из компаний таких разрешений было выдано меньше заявленных на 40%.<sup>13</sup>

Прогнозные расчеты по удельному весу грузооборота автомобильного транспорта в процентах позволяют надеяться, что объемы транспортной работы по Калининградской области в тонно-километрах все-таки будут расти. На рис.9 представлены результаты расчетов с применением двух методов прогнозирования: метода адаптивного экспоненциального сглаживания и метода гармонических весов [Френкель, 2007]. На наш взгляд, расчеты методом гармонических весов в данном случае являются более реалистичными и предполагают достижение нашей областью устойчивого одного процента на среднесрочную перспективу в общем «зачете» по удельному весу грузооборота автомобильного транспорта организаций всех видов деятельности.

---

<sup>12</sup> Из материалов выступления советника Губернатора Калининградской области Горохова А.Ю. «О проблемах грузового транзита через территорию Литовской Республики и Республики Беларусь» на заседании «круглого стола» 16 мая 2018 г. по теме: «О перспективах развития транспортно-логистического комплекса Калининградской области».

<sup>13</sup> Из материалов выступления вице-президента ООО «ДСВ Транспорт», депутата областной думы Калининградской области Степанюка Л.П. «Роль транспортно-логистического комплекса в обеспечении жизнедеятельности и развитии ОЭЗ Калининградской области, как исключительной эксклавной территории Российской Федерации» на заседании «круглого стола» 16 мая 2018 г. по теме: «О перспективах развития транспортно-логистического комплекса Калининградской области».



**Рисунок 9 - Графики фактических и прогнозах значений удельного веса грузооборота автомобильного транспорта по Калининградской области (в %)**

В Калининградской области расположен единственный незамерзающий порт России на Балтике. Порт Калининград в юго-восточной части Балтийского моря имеет выгодное положение. Расстояние до важнейших иностранных портов на Балтике – от 63 до 1099 морских миль (табл.3).

За последние пять лет грузооборот порта находится в интервале от 11,7 до 13,8 тыс. т. Количество судозаходов за 2017 г. составило 3704. В Калининградском регионе активно развивается портовая инфраструктура. Во исполнение поручения Президента РФ от 05.10.2013 № Пр-2368 в рамках государственной программы РФ «Развитие транспортной системы», утвержденной постановлением Правительства РФ от 20.12.2017 №1596, реализуется проект «Строительство международного морского терминала для приема круизных и грузопассажирских судов в г. Пионерский Калининградской области, как первый этап реализации мероприятия «Строительство морской портовой инфраструктуры в морском порту Калининград». Таким образом, в Калининградской области реализуются различные проекты по улучшению и развитию транспортной инфраструктуры.

**Таблица 3 - Данные морских путей до балтийских портов (морские мили)**

Порт	Санкт-Петербург	Таллин	Рига	Клайпеда	Калининград
Гдыня	561	402	328	130	63
Росток	721	558	503	348	315
Гамбург	868	700	640	487	455
Бремен	1206	1044	884	832	816
Роттердам	1299	1137	1077	925	909
Антверпен	1395	1233	1161	1021	1005
Гавр	1489	1327	1267	1115	1099
Феликстоун	1321	1159	1099	947	931

Источник: [Найденов, Маркевич, 2010, 8]

Нужно подчеркнуть, что в данном секторе региональной экономики «Транспорт и связь» занята значительная часть трудоспособного населения – 9,6% по данным за 2016 г. Более того, вся «история» научных и стратегических воззрений региональных экономистов за постсоветский период делает из транспорта Калининградского региона некое волшебное окно в мир богатой и успешной экономики. Но все-таки по фактору трудовой популярности в данном регионе это средняя отрасль. Например, в системе недвижимости<sup>14</sup> занято примерно столько же трудовых ресурсов, как и на транспорте.

По данным отраслей в производстве валового регионального продукта (таблица 4), за 2015 г. «Транспорт и связь» составляет 9,2% в структуре валовой добавленной стоимости по видам экономической деятельности. За период с 2011 по 2015 гг. этот сектор региональной экономики находится в интервале от 7,5 до 9,2 %<sup>15</sup>.

**Таблица 4 - Доля транспорта и связи в ВРП**

2011	2012	2013	2014	2015
7,8	7,5	8,5	8,5	9,2

Если продолжать сравнение отрасли «Транспорт и связь» с сектором «Операции с недвижимым имуществом, аренда и предоставление услуг» (таблица 5) то можно видеть здесь интервал составляет четыре процентных пункта от 13,6 до 17,6 %:

**Таблица 5 - Доля операций с недвижимым имуществом, аренда и предоставление услуг в ВРП**

2011	2012	2013	2014	2015
15,9	17,6	15,8	13,6	13,8

## Заключение

Динамика экономических трансформаций за последние годы, и численные значения показателей, отражаемые статистикой, позволяют говорить о том, что экономический код региона в целом не изменился [Найденов, Найденова, 2018]. Такой вывод получился достаточно противоречивым, так как в одном предложении присутствуют слова «динамика» и «не изменился». Тем не менее, он (вывод) опирается на значения различных индексов, характеризующих производство валового регионального продукта и удельный вес основных отраслей экономики, ее составляющих. Сложившиеся условия пока не меняются кардинально, положительные сдвиги по некоторым показателям выше уже «подчеркнуты». В то же время, ограничения по транзиту грузов и людей остаются существенным препятствием по стимулированию экономики региона. Экономическая политика стран-соседей остается существенным отрицательным фактором. Начатая в свое время и свернутая Польшей программа приграничного сотрудничества не позволила осуществить прорыв в динамике приграничного сотрудничества. Политика, воспроизводимая транспортной инфраструктурой Литвы, экономически ограничивает и делает в ряде случаев невыгодным транзит через

<sup>14</sup> Операции с недвижимым имуществом, аренда и предоставление услуг – 9,7% (2016 г.)

<sup>15</sup> Регионы России. Социально-экономические показатели. 2017. М., 2017. С. 542.

Калининградскую область или даже производство на ее территории с учетом будущих неизбежных логистических издержек.

«Внешние обстоятельства, благоприятствовавшие экономическому росту России в течение последних лет, начали меняться к худшему. В то же время РФ по-прежнему не имеет равных себе среди стран с переходной экономикой по макроэкономическим показателям. Благодаря стабильной экономике и рациональной экономической политике, российский рубль продолжает укрепляться» [Найденов, 2006, 5] – это цитата из сборника научных статей, подготовленного нами в 2006 г. На первый взгляд, можно сказать: вот как повернулась история с рублем. Но парадоксально то, что, несмотря на разницу в более чем десятилетний период, факторная ситуация остается такой же за исключением динамики курса рубля – здесь прогнозы не оправдались. Различные специалисты и участники экономической деятельности в регионе говорят о том, что сложившийся список негативных внешних и внутренних факторов практически не изменился. Только уровень и сила воздействия каждого из них достаточно нестабилен. Тем не менее, в данной статье мы говорим о Калининградской области и, на наш взгляд, описываем ее экономический код, конечно, понимая под этим собирательный образ совокупности экономических показателей региона, который все-таки постепенно, но движется в сторону улучшения.

### Библиография

1. Гуменюк И.С., Зверев Ю.М. Транспортный комплекс Калининградской области. Калининград, 2008. 103 с.
2. Малин А.С., Найденов И.В. Стратегическое управление экономической безопасностью региона. М.: Книга-Мемуар, 2015. 288 с.
3. Найденов И.В. Прогнозирование развития открытых социально-экономических систем на транспорте. М.: Финстатинформ, 2001. 250 с.
4. Найденов И.В. (ред.) Проблемы теории и практики управления в региональных социально-экономических системах. Калининград, 2006. С. 169.
5. Найденов И.В., Найденова Г.И. Прогнозирования показателей работы транспорта в Калининградской особой экономической зоне // Труды института системного анализа РАН. 2018. Том 68.3. С. 92-98.
6. Найденов И.В., Маркевич А.Л. Инвестиционное развитие порта Калининград // Вестник транспорта. 2010. №9. С. 5-11.
7. Поляков Р.К., Дуров А.В. Развитие Калининградской области в аспекте формирования кластерных образований // Российское предпринимательство. 2017. Том 18. № 12. С. 1929-1948.
8. Терентьев А.И., Дорожнова Г.Н. Август 98-го: эконометрические модели экзогенной катастрофы «Особой экономической зоны» // Вестник Российского гуманитарного научного фонда. 2001. №3. С. 61-70.
9. Френкель А.А. Прогнозирование производительности труда: методы и модели. М.: Экономика, 2007. 221 с.

### Economic code of the Kaliningrad region and regional transport system development

**Igor' V. Naidenov**

Doctor of Economics,  
Professor,

Kaliningrad State Technical University,  
236022, 1, Sovetskii av., Kaliningrad, Russian Federation;  
e-mail: igor.naidenov@mail.ru

**Galina I. Naidenova**

PhD in Economics,  
Narhoz University,  
050035, 55, Zhandosova st., Almaty, Republic of Kazakhstan;  
e-mail: galya.naidenov@mail.ru

**Abstract**

The article presents a study of the current state of the economy of the Kaliningrad region, in comparison with a retrospective look at the development of the region on indicators such as gross regional product, the coefficient of natural population growth and others. The results of the development of regional modes of transport in comparison with the results of the development of transport sectors in the whole of the Russian Federation are considered in detail. Some features of development of the region are considered. This is the specialization of the regional economy on: fishing industry. The mechanism of the free economic zone was implemented in the region, which began to be implemented in the region since 1991. To ensure the functioning of the regional economy requires the transit of goods and people through the territory of Lithuania and Belarus. The conclusions about the formation of the economic image of the region are formulated. Various experts and participants of economic activity in the region say that the existing list of negative external and internal factors has not changed. Only the level and strength of the impact of each of them is quite unstable. The economic code is understood as a collective image of the totality of economic indicators of the region's development and this is given a philosophical meaning. Its positive trajectory is discussed.

**For citation**

Naidenov I.V., Naidenova G.I. (2018) Ekonomicheskii kod Kaliningradskoi oblasti i razvitie transportnogo kompleksa regiona [Economic code of the Kaliningrad region and regional transport system development]. *Ekonomika: vchera, segodnya, zavtra* [Economics: Yesterday, Today and Tomorrow], 8 (9A), pp. 98-115.

**Keywords**

Special economic zone, gross regional product, rate of natural increase of population, freight turnover and volume of transportation by road and railway modes of transport, economics.

**References**

1. Frenkel' A.A. (2007) *Prognozirovanie proizvoditel'nosti truda: metody i modeli* [Prediction of labor productivity: methods and models]. Moscow: Ekonomika Publ.
2. Gumenyuk I.S., Zverev Yu.M. (2008) *Transportnyi kompleks Kaliningradskoi oblasti* [Transport complex of the Kaliningrad region]. Kaliningrad.
3. Malin A.S., Naidenov I.V. (2015) *Strategicheskoe upravlenie ekonomicheskoi bezopasnost'yu regiona* [Strategic management of economic security of the region]. Moscow: Kniga-Memuar Publ.
4. Naidenov I.V. (2001) *Prognozirovanie razvitiya otkrytykh sotsial'no-ekonomicheskikh sistem na transporte* [Forecasting the development of open socio-economic systems in transport]. Moscow: Finstatinform Publ.
5. Naidenov I.V. (ed.) (2006) *Problemy teorii i praktiki upravleniya v regional'nykh sotsial'no-ekonomicheskikh sistemakh* [Problems of the theory and practice of management in regional socio-economic systems]. Kaliningrad.
6. Naidenov I.V., Naidenova G.I. (2018) *Prognozirovaniya pokazatelei raboty transporta v Kaliningradskoi osobo ekonomicheskoi zone* [Forecasting the performance of transport in the Kaliningrad special economic zone]. *Trudy*

- 
- instituta sistemnogo analiza RAN* [Proceedings of the Institute of System Analysis of the Russian Academy of Sciences], 68.3, pp. 92-98.
7. Naidenov I.V., Markevich A.L. (2010) Investitsionnoe razvitie porta Kaliningrad [Investment Development of the Port of Kaliningrad]. *Vestnik transporta* [Transport Bulletin], 9, pp. 5-11.
  8. Polyakov R.K., Durov A.V. (2017) Razvitie Kaliningradskoi oblasti v aspekte formirovaniya klasternykh obrazovaniy [Development of the Kaliningrad region in the aspect of creating cluster formations]. *Rossiiskoe predprinimatel'stvo* [Russian Entrepreneurship], 18, 12, pp. 1929-1948.
  9. Terent'ev A.I., Dorozhnova G.N. (2001) Avgust 98-go: ekonometricheskie modeli ekzogennoi katastrofy «Osoboi ekonomicheskoi zony» [August 98: econometric models of the exogenous catastrophe of the “Special Economic Zone”]. *Vestnik Rossiiskogo gumanitarnogo nauchnogo fonda* [Bulletin of the Russian Humanitarian Science Foundation], 3, pp. 61-70.