

Ю. М. Зверев

**КАЛИНИНГРАДСКАЯ
ОБЛАСТЬ:
ОСОБЕННОСТИ
ЭКОНОМИЧЕСКОГО КРИЗИСА
(2008—2009 гг.)
И ВОЗМОЖНЫЕ МЕРЫ
ПО ВЫХОДУ ИЗ НЕГО**



Анализируются причины более глубокого, чем в среднем по России, спада в экономике Калининградской области в 2008—2009 гг. Предлагается ряд мер, направленных на смягчение последствий кризиса, ускорение его окончания, содействие возобновлению экономического роста и решение социальных проблем.

This article analyses the causes of the economic decline in the Kaliningrad region in 2008—2009, which was sharper than the Russian average. The author suggests a number of measures aimed to mitigate the consequences of the crises, speed up its termination, and to facilitate the return of economic growth and the solution of social problems.

Ключевые слова: Калининградская область, экономический кризис, Особая экономическая зона (ОЭЗ), закон об ОЭЗ 2006 г., стратегия регионального развития, модель экономического развития.

Key words: Kaliningrad region, economic crisis, Special economic zone (SEZ), 2006 law on SEZ, strategy for regional development, model of economic development.

К началу мирового финансово-экономического кризиса 2008 г. экономика и социальная сфера Калининградской области развивались динамично, по многим параметрам опережая среднероссийский показатель. В то же время существовали и серьезные болевые точки и напряжения, которые начавшийся кризис только усугубил и обострил.

В 2006 г. область вступила в новый этап социально-экономического развития — был принят новый закон № 16-ФЗ «Об Особой экономической зоне в Калининградской области и о внесении изменений в некоторые законодательные акты Российской Федерации» (подписан Президентом России 10 января 2006 г.).

Прежний режим ОЭЗ, установленный Федеральным законом 1996 г., предоставил предприятиям области компенсацию за эксклавное положение региона в виде свободной таможенной зоны и ориентировал региональную экономику на модель импортозамещения. Новый Закон об ОЭЗ в Калининградской области, не исключая возможности развития импортозамещения, *создал предпосылки перехода экономики региона к экспортной ориентации* и для новой кардинальной перестройки региональной экономики.

Закон предполагает в течение 10-летнего периода сосуществование двух видов льгот: таможенных (в модифицированном виде) и налоговых (для крупных инвесторов, вложивших в течение 3 лет не менее 150 млн руб.). Был взят курс на большие проекты, которые были предложены крупными инвесторами из других регионов России (прежде всего из Москвы и Санкт-Петербурга) и частично из-за рубежа. По состоянию на начало мая 2009 г. было зарегистрировано 60 резидентов ОЭЗ с заявленными объемами инвестиций более 36 млрд руб. [19]. Часть проектов к настоящему времени уже реализована.

Для обеспечения инвестиционных проектов было продолжено развитие транспортной и энергетической инфраструктур региона.

В топливно-энергетическом комплексе введен в строй первый энергоблок ТЭЦ-2 и началось сооружение второго блока. Строится Балтийская АЭС общей установленной мощностью 2300 МВт. Для обеспечения области газом ведется расширение существующих мощностей газопровода Минск — Вильнюс — Каунас — Калининград.

В транспортном комплексе открыта первая очередь кольцевой автодороги «Приморское кольцо» и начинается строительство второй очереди. Построены многофункциональный автомобильно-железнодорожный грузопассажирский паромный комплекс и морской пассажирский вокзал в г. Балтийске. Начата эксплуатация нефтеперевалочного комплекса ЗАО «БалтНафта» в г. Светлом. Модернизирован Калининградский морской канал. Введена в эксплуатацию первая очередь нового аэровокзального комплекса в аэропорту Храброво.

Реализация крупных зональных проектов способствовала росту в ВРП и промышленного производства Калининградской области, существенно превышавшему среднероссийские темпы (табл.).

и Российской Федерации в целом, 2005—2009 гг.

Показатель	2005	2006	2007	2008	2009
ВВП/ВРП					
ВРП Калининградской области в % к предыдущему году	103,6	115,3	119,9	104,7	87,0
ВВП России в целом в % к предыдущему году	106,4	107,7	108,1	105,6	92,1
Индекс промышленного производства					
Калининградская область в % к предыдущему году	127,4	166,6	134,8	104,3	89,5
Россия в целом в % к предыдущему году	104,0	103,9	106,3	102,1	89,2
Индекс обрабатывающих производств					
Калининградская область в % к предыдущему году	106,3	131,0	190,7	111,1	80,9
Россия в целом в % к предыдущему году	105,7	104,4	109,3	103,2	84,0

Составлено по: [18; 22; 23].

Благодаря новому Закону об ОЭЗ, а также импортозамещающим предприятиям, созданным в период действия Закона об ОЭЗ 1996 г., в Калининградской области динамично развивались обрабатывающие производства. В первую очередь, речь идет о кластере по мелкоузловой сборке телевизоров и другой бытовой техники, а также автомобильной промышленности.

Перед началом экономического кризиса 2008 г. на Калининградскую область приходилось около 75% общероссийского производства телевизоров [4]. В телевизионный кластер за последние годы было вложено около 150 млн дол. инвестиций, число занятых здесь достигало 12 тыс. чел [4]. Выпускались также такие виды бытовой техники, как электропылесосы (84% общероссийского выпуска в 2006 г. [16]), СВЧ-печи, DVD-проигрыватели и др.

В автомобильной промышленности компания «Автотор» довела объем производства автомобилей в 2007 г. до 106,7 тыс. штук, став крупнейшим производителем иномарок в России [11].

К другим крупным импортозамещающим секторам калининградской экономики можно отнести мясопереработку (производство 22,6% всех российских мясных консервов в 2006 г.) [20] и мебельную промышленность (около 6% продаж мебели в России) [13].

Однако импортозамещающие производства, работающие на импортном сырье и комплектующих, сильно зависели от устойчивости поставок из-за рубежа и от объемов спроса на общероссийском рынке, на который ориентирована их продукция.

Стимулировав крупный бизнес, новый Закон об ОЭЗ фактически «отсек» от участия в льготных инвестиционных проектах малый и средний бизнес, для которого практически невозможно освоить такие средства (не менее 150 млн руб.) за ограниченный промежуток времени (три года). К тому же те суммы, которые уже вложил инвестор до регистрации в качестве резидента ОЭЗ, не учитывались.

Вступление в силу нового Закона об ОЭЗ ударило по сфере международных грузовых автоперевозок, в которой в регионе было занято почти 15 тыс. чел. Из почти 10 тыс. автопоездов более половины было растаможено на область [8]. Автопоезда с льготной «областной растаможкой» осуществляли автоперевозки главным образом между основной частью России и зарубежной Европой, не заезжая в Калининградскую область. По новому Закону с 1 апреля 2006 г. они больше не могли заниматься доставкой грузов из Европы в «большую Россию» без въезда в Калининградскую область. Единственный способ избежать этого — это заново зарегистрировать автомобили по общим для России правилам, заплатив таможенную пошлину. Но это оказалось сложно сделать по финансовым соображениям. В конечном итоге сектор международных автоперевозок Калининградской области значительно сократился, уступив свою долю на рынке прежде всего зарубежным автоперевозчикам.

Новый Закон о зоне ударил также по местному автобизнесу, в котором, по подсчетам местных дилеров, занято до 20 тыс. чел. (из них регулярных перегонщиков насчитывалось около 3 тыс.) [3]. Ликвидация с 1 июля 2006 г. льготной «областной растаможки», последующее повышение с 2009 г. пошлин на подержанные иномарки и концентрация таможенных услуг на оформление ввозимых автомобилей на одном таможенном посту в Калининграде привели к резкому сокращению местного автобизнеса. Логику российского правительства можно понять — ввоз подержанных иномарок тормозил их промышленную сборку в России, наносил ущерб отечественным

производителям. Эта сфера бизнеса развивалась бесконтрольно, «в тени» и была изрядно криминализована. В то же время перегон иномарок и смежные сферы автосервиса служили основным источником дохода многим калининградским семьям, которые вынуждены были искать альтернативы самостоятельно, без какой-либо целевой поддержки со стороны региона и государства. В итоге многие из этих людей составили костяк протестных сил, вышедших на митинги в Калининграде в декабре 2009 и январе 2010 гг.

Переход от ОЭЗ 1996 г. к ОЭЗ 2006 г. почти совпал по времени с очередным радикальным изменением геополитического и геоэкономического положения Калининградской области — расширением Европейского союза 1 мая 2004 г. После принятия в его ряды Польши и Литвы область стала своеобразным российским «островом» внутри расширившегося ЕС. Ведением уже с 2003 г. визового режима въезда в Польшу и Литву, последующая отмена для калининградцев с 1 июня 2007 г. бесплатных многократных виз в эти страны и ужесточение таможенных правил России и ЕС привели к сокращению приграничной «челночной» торговли. В период ее «расцвета» в ней было занято на постоянной основе 10 тыс. чел. [26]. С учетом сложившейся вокруг нее «инфраструктуры» занятость в приграничной торговле оценивалась величиной около 100 тыс. чел. [10], что, по нашему мнению, все же преувеличено. Так или иначе речь шла о десятках тысяч человек. Как и в случае с перегонем автомобилей, эта сфера деятельности находилась в «тени», была сильно криминализована и сопряжена с контрабандой и неуплатой налогов. Однако высвободившиеся из «челночного» бизнеса люди должны были искать новые рабочие места и новые источники дохода, что усугубляло социальную напряженность, особенно в приграничных с Польшей и Литвой населенных пунктах Калининградской области.

Расширение ЕС также ухудшило условия для поставок калининградской продукции в другие регионы России и тем самым осложнило функционирование импортозамещающей экономики эксклава. После вступления Литвы 1 мая 2004 г. в ЕС грузовой транзит подорожал в 1,3—1,5 раза за счет фитосанитарного и ветеринарного контроля, а также прочих платных услуг, навязываемых литовской стороной [7]. Предлагавшаяся Россией специальная договоренность с КЕС (Еврокомиссия) и Литвой, которая гарантировала бы стабильность режима и условий транзита и исключала возможность их ухудшения в перспективе, пока так и не достигнута.

Итак, можно констатировать, что после вступления в силу в 2006 г. нового Закона об ОЭЗ и очередного изменения внешних условий существования области после расширения ЕС в 2004 г. в Калининградской области началась смена экономической модели, сложившейся в рамках предыдущего Закона. Основные черты новой модели:

- переход от таможенных к налоговым льготам без серьезных экономических расчетов и анализа того, какая часть калининградской импортозамещающей экономики «останется на плаву» после отмены таможенных преференций с 2016 г.;
- ориентация на крупные инвестиционные проекты (прежде всего с участием московского и Санкт-Петербургского бизнеса) без уделения должного внимания развитию местного малого и среднего бизнеса и встраиванию его в крупные бизнес-проекты;
- переход от импортозамещающей к экспортно ориентированной экономике, не подкрепленный, однако, какими-либо серьезными проработками экспортных перспектив калининградской продукции и услуг и анализом внешних рынков для них.

Сокращение «теневого» экономики, возвращенной благодаря приграничному положению эксклава, которое, будучи само по себе явлением позитивным, высвободило десятки тысяч людей без целенаправленного предоставления им альтернативных перспектив занятости и жизненных перспектив вообще.

Добавим к этому и то, что Калининградская область вошла в число пилотных регионов для осуществления ряда реформ, самой болезненной из которых оказалась реформа здравоохранения. В то время как эксперты ГУ-ВШЭ считают, что «Калининградская область осуществила серьезный прорыв в системе финансирования здравоохранения, став в стране лидером по масштабам проводимых преобразований» [25], многие аспекты проводимых реформ вызвали недовольство и озабоченность значительного числа жителей области (в частности, более низкие, чем федеральные, подушевые нормативы финансирования здравоохранения, закрытие больницы рыбаков (медсанчасть №1) и родильных отделений в городах и районах области, проблемы с лекарственным обеспечением льготников и др.).

В рамках реформы ЖКХ, предусматривающей переход на 100%-ную оплату гражданами жилищно-коммунальных услуг, постоянно росли тарифы. Так, в 2009 г. в Калининградской области на 26 % выросли тарифы на газоснабжение, на 10 % — на электроснабжение, на 30 % — на

холодное водоснабжение. А тарифы на отопление и горячее водоснабжение в Калининграде оказались на треть выше, чем в среднем по Северо-Западу, несмотря на благоприятные климатические условия по отопительному сезону [6]. Во многом этот рост был вызван повышенными затратами на транспортировку в эксклавный регион топлива при отсутствии возможности дотирования оплаты услуг из бюджета региона и муниципальных образований.

Реформа образования привела к закрытию в Калининградской области многих сельских малокомплектных школ, что было мотивировано необходимостью повышения качества образования. Однако, по мнению противников такого решения, это ведет к умиранию села, лишаящегося культурных центров, какими являются школы.

Проблемы, которые существовали в экономике и социальной сфере области, проявились во время кризиса, начавшегося в мировой и российской экономике в 2008 г.

Прежде всего кризис привел к резкому спаду в новых импортозамещающих производствах, которые являлись локомотивами экономического роста в предыдущий период. Так, в телевизионном кластере спад был обусловлен следующими обстоятельствами:

- мировым экономическим кризисом, в условиях которого крупные производители максимально загружают свои производства, забирая заказы с лицензионных. В 2009 г. из Калининградской области ушли такие мировые бренды как Sony и Panasonic);
- снижением в условиях кризиса спроса на внутреннем рынке;
- отменой в соответствии с Постановлением правительства РФ от 11 сентября 2008 г. № 659 таможенных пошлин на ввоз в Россию плазменных модулей (экранов) и жидкокристаллических экранов, что лишило калининградских сборщиков преимуществ режима ОЭЗ¹;
- слишком низкой пошлиной на ввоз бытовой техники, которая делает более выгодной ввоз продукции из-за границы, чем заказ ее сборки в России².

В результате действия этих факторов за первые 9 месяцев 2009 г. производство телевизоров составило всего 20% от объемов этого же периода 2008 г., СВЧ-печей — 15%, цифровых лазерных проигрывателей — 20%, электропылесосов — 13% [12]. Количество занятых в телевизионном кластере Калининградской области уже к концу первого квартала 2009 г. сократилось с 12 до 2,5 тыс. чел. [4].

В автомобильной промышленности региона проблемы возникли еще до кризиса, в 2006 г., когда компанию «Автотор» попытались лишить таможенных льгот на ввоз машинокомплектов, которыми она пользовалась согласно Закону об ОЭЗ. Мотивировалось это заинтересованностью российского правительства в том, чтобы конкурентные преимущества калининградских автосборщиков не задевали интересы других автопроизводителей (в том числе иностранных, работающих по 166-му постановлению о промсборке). Конкуренты «Автотора», разумеется, поддержали (если не пролоббировали) такой подход. В конечном итоге «Автотор» был вынужден весной 2008 г. прекратить сборку китайских автомобилей Chery (в 2007 г. их было собрано более 40 тыс.), которые составляли конкуренцию не только другим российским сборщикам иномарок, но и АвтоВАЗу.

Дополнительные проблемы предприятию создал экономический кризис, ограничивший платежеспособный спрос на продукцию на общероссийском рынке, а также то, что «Автотор» в условиях кризиса не получил никакой государственной поддержки (судя по всему, из-за негативного отношения, которое сложилось по отношению к предприятию в Минпромторге РФ) [2; 14]. И хотя по итогам 2009 г. «Автотор» остался крупнейшим производителем иномарок в России, выпуск автомобилей за 2007—2009 гг. сократился со 107 до 60 тыс. в год [1; 11].

В результате спада спроса на мебель как в области, так и в других регионах России ее производство в регионе к лету 2009 г. снизилось примерно на 50% по сравнению с предыдущим годом, было сокращено около 8% рабочих мест [13].

В условиях кризиса ухудшились связи области как с зарубежными государствами, так и с другими регионами России и резко уменьшились объемы обработки грузов в портах области.

В конце октября 2008 г. начались финансовые проблемы у ведущего калининградского авиаперевозчика — ОАО «КД Авиа», которое по итогам этого года заняло 8-е место среди российских авиакомпаний по объему перевозок пассажиров (1,37 млн) [17]. До этого времени авиакомпания успешно реализовывала проект по превращению калининградского аэропорта

¹ По слухам, данное решение лоббировали крупные иностранные компании Flextronics и Jabil, которые занимаются контрактной сборкой электронной техники таких брендов, как Sony, Panasonic, Philips, NEC и других, на основной части России [24].

² Пошлина на ввоз готовых ЖК и плазменных телевизоров составляла лишь 10%.

Храброво в международный транспортный авиаузел (авиахаб), соединяющий другие регионы России и зарубежную Европу. Итогом нараставших финансовых проблем стало то, что 14 сентября 2009 г. Росавиация аннулировала сертификат эксплуатанта «КД Авиа», и авиакомпания прекратила осуществлять полеты. В октябре 2009 г. в отношении компании была введена процедура наблюдения.

Прекращение деятельности «КД Авиа» привело к тому, что Калининград лишился прямых авиарейсов во многие города России. Теперь туда можно попасть только с пересадкой через Москву или Санкт-Петербург. Кроме того, компания с апреля 2009 г. не выплачивала зарплату своим сотрудникам, в результате чего на конец января 2010 г. ее общий долг по зарплате составил около 540 млн руб. (93% от общей задолженности в регионе) [5]. Из-за этого по состоянию на 1 января 2010 г. Калининградская область занимала первое место по задолженности по заработной плате среди всех регионов России [21].

С 1 сентября 2008 г. были прекращены прямые авиарейсы из Калининграда в Варшаву и обратно, осуществлявшиеся польской авиакомпанией «LOT». Правда, компания «LOT» решила с конца июня 2010 г. возобновить рейсы в Калининград.

В декабре 2009 г. закрыто железнодорожное сообщение Калининград — Берлин — Калининград.

С середины 2008 г. из-за неконкурентных железнодорожных тарифов при перевозке грузов на калининградском направлении по территории Литовской Республики произошла переориентация грузопотоков в другие порты России и Прибалтики, что привело к резкому снижению перевозок грузов калининградским железнодорожным транспортом (с 18,5 млн т в 2008 г. до 12,2 млн т в 2009 г.) и, как следствие, к падению грузооборота в калининградских портах (с 15,4 до 12 млн т) [18].

Из-за всех названных проблем в 2009 г. спад в экономике и в промышленности Калининградской области оказался более глубоким, чем в среднем по России (табл., с. 16). Уровень безработицы (рассчитанной по методике МОТ) в регионе в 2009 г. на 18,3% превысил среднероссийский показатель. Доля людей с доходами ниже прожиточного минимума, сократившаяся с 20% в 2005 г. до 12,4% в 2007 г. вновь стала расти и составила по итогам 2009 г. 14,4% (на 2,9% выше, чем по России в среднем) [18; 22; 23].

Можно резюмировать, что нынешние социально-экономические проблемы Калининградской области определяются несколькими составляющими.

Во-первых, как уже указывалось выше, с 2006 г. происходит смена экономической модели, сложившейся в рамках предыдущего закона 1996 г. И многие нынешние экономические проблемы сопряжены с переходным периодом, в котором многие механизмы предыдущей модели уже не работают, а новые механизмы еще не заработали в полную силу. Нельзя также не признать и то, что новая модель экспортно-ориентированного развития с опорой на крупные инвестиционные проекты в экономическом плане недостаточно просчитана и во многом носит декларативный характер. Неясно, какова должна быть специализация вновь создаваемых производств и, главное, на какие внешние рынки они должны ориентироваться.

Во-вторых, объективно необходимое реформирование социальной сферы шло в Калининградской области быстрее, чем в большинстве других российских регионов. И учиться в ходе этого реформирования региону пришлось прежде всего на своих ошибках, без которых обойтись, увы, не удалось.

В-третьих, политика федерального центра по отношению к области, к сожалению, несмотря на принятие нового Закона об ОЭЗ и продления деятельности Федеральной целевой программы развития Калининградской области до 2014 г., так и не приобрела системного характера. Она во многом осуществляется в режиме «вызов — ответ», т.е. центр реагирует на возникающие проблемы, вместо того, чтобы прогнозировать их появление и принимать превентивные меры.

В-четвертых, расширение ЕС в 2004 г. и последующее расширение Шенгенской зоны ужесточили пограничный и таможенный режим вокруг Калининградской области и усложнили транспортные связи (как в пассажирском, так и в грузовом сообщении) российского эксклава как с основной частью Российской Федерации, так и с государствами зарубежной Европы. России так и не удалось убедить ЕС превратить Калининградскую область в «пилотный регион» в деле сотрудничества России и Европейского союза в XXI веке, как об этом декларировалось в «Стратегии развития отношений Российской Федерации с Европейским союзом на среднесрочную перспективу (2000—2010 годы)» (2000 г.). В конечном итоге не только не было заключено отдельного соглашения между Россией и Евросоюзом о Калининградской области, как это

предлагалось рядом экспертов (в том числе и автором этих строк), но, судя по всему, отдельного калининградского раздела не будет [15] и в новом соглашении о сотрудничестве между РФ и ЕС, переговоры о котором ведутся сейчас.

В-пятых, в силу своей зависимости от внешних связей (как с зарубежными странами, так и с другими регионами России) область оказалась более уязвимой в условиях мирового финансово-экономического кризиса, чем большинство регионов России.

Каковы же, по нашему мнению, меры, которые могли бы смягчить последствия социально-экономического кризиса в Калининградской области, ускорить его окончание, возобновить экономический рост и облегчить решение социальных проблем?

На региональном уровне

1. Разработать новую стратегию и программу развития Калининградской области на среднесрочный период с учетом опыта реализации предыдущих документов и изменившихся внутренних и внешних условий развития региона.

2. Выполнить маркетинговое исследование экспортного потенциала Калининградской области и возможных зарубежных рынков сбыта региональной продукции и услуг и на его основе разработать и реализовать региональную программу стимулирования экспорта.

3. Разработать и реализовать региональную стратегию маркетинга, включающую маркетинг имиджа, маркетинг достопримечательностей, маркетинг инфраструктуры, обеспечение поддержки со стороны граждан, политиков, организаций (формирование доброжелательной мотивации по отношению к жителям других регионов и стран, повышение уровня сплоченности, а также квалификации и образования, чтобы лучше удовлетворять потребности целевых рынков), рекламу и коммуникации.

4. Перевести трансграничное сотрудничество Калининградской области с регионами зарубежных стран в сферу реализации конкретных инвестиционных проектов.

5. Создать в области региональный фонд венчурных инвестиций для поддержки инновационного бизнеса.

6. Проверить обоснованность тарифов на услуги ЖКХ и привести платежи к объективному уровню (включая их возможное снижение, замораживание на период кризиса).

7. Увеличить подушевой норматив расходов на здравоохранение.

На федеральном уровне

1. Уточнить долгосрочные общегосударственные приоритеты по отношению к социально-экономическому развитию Калининградской области.

2. Внести изменения в ст. 8 федерального закона Российской Федерации от 10 января 2006 г. № 16-ФЗ «Об Особой экономической зоне в Калининградской области и о внесении изменений в некоторые законодательные акты Российской Федерации», продлив в связи с финансово-экономическим кризисом переходный период, в течение которого действует таможенный режим свободной таможенной зоны, на 5 лет (до 2021 г.)³.

3. Усилить финансовую помощь региону в виде субсидий бюджету области. Такая дополнительная поддержка не потребуется после того, как будут полностью реализованы все начатые большие проекты, и прежде всего строительство Балтийской АЭС, дешевая электроэнергия которой обеспечит создание в области новых крупных промышленных производств.

4. В связи с более высокими ценами и низкими доходами населения Калининградской области изучить возможность введения эксклюзивного коэффициента к заработной плате, пенсиям и стипендиям (по примеру северных и дальневосточных надбавок).

5. Включить раздел о Калининградской области в новое соглашение между Россией и ЕС.

6. В связи с анклавным положением Калининградской области внутри Европейского союза обеспечить льготный порядок получения жителями региона многократных национальных виз Польши и Литвы, компенсировав их стоимость и стоимость страховых полисов из федерального бюджета.

³ В отношении юридических лиц, осуществлявших свою деятельность в соответствии с федеральным законом от 22 января 1996 года № 13-ФЗ «Об Особой экономической зоне в Калининградской области».

7. В ближайшей перспективе превратить Калининградскую область в пилотный регион по введению безвизового режима взаимных поездок граждан РФ и ЕС.
8. Ускорить начало реализации программы приграничного сотрудничества «Литва — Польша — Россия» на 2007—2013 гг.
9. Продолжить переговоры с Литвой и Беларусью об установлении равных условий для транзита грузов в порты Балтийского моря, положив в основу расчетов транзитных тарифов принцип равенства стоимости тонно-километра.
10. Упростить в Калининградской области пограничные и таможенные процедуры на основе внедрения современных технических средств, передовых информационных и управленческих технологий и эффективной координации с пограничными и таможенными службами Польши и Литвы (вплоть до создания совместных пунктов пропуска).
11. Изучить возможность строительства ответвления от газопровода «Северный поток» в Калининградскую область.
12. Выделить из федерального бюджета средства для уравнивания суммарного железнодорожного тарифа за перевозку грузов между другими регионами России и Калининградской областью с тарифом по территории России.
13. Возродить авиахаб в Калининграде в качестве федерального проекта, укрепляющего связи эксклавного региона с основной территорией России и способствующего развитию связей России через Калининград с зарубежной Европой.
14. Ускорить создание Балтийского федерального университета в Калининграде.

Список литературы и источников

1. «Автотор» стал первым по выпуску иномарок в России // AutoDaily. 2009-12-28. URL: http://autodaily.ru/news/main_news/6410.html?comments (дата обращения: 10.03.2010).
2. Александра Смирнова: Наша задача — негатив в отношении «Автотора» превратить в позитив // RUGRAD. EU. 24/03/2010. URL: <http://rugrad.eu/opinion/378960/> (дата обращения: 10.03.2010).
3. Воронов А., Чернышев А. и др. Россия лишилась своих автодолларов // Коммерсантъ. №3 (4058) от 13.01.2009. URL: <http://www.kommersant.ru/doc.aspx?DocsID=1102002> (дата обращения: 10.03.2010).
4. Денисенков А. Кластер на краю рынка // Эксперт. №9 (648). 9 марта 2009 г. URL: http://www.expert.ru/printissues/expert/2009/09/klaster_na_kraju_rynka/ (дата обращения: 10.03.2010).
5. Долг перед сотрудниками «КД Авиа» превышает полмиллиарда // Новый Калининград. Ru. 25 января 2010 г. URL: <http://www.newkaliningrad.ru/news/economy/k1014178.html> (дата обращения: 10.03.2010).
6. «Единая Россия» не смогла узнать, легитимны ли тарифы на ЖКХ в Калининграде // Новый Калининград. Ru. 5 февраля 2010 г. URL: <http://www.newkaliningrad.ru/news/economy/k1021523.html> (дата обращения: 10.03.2010).
7. Жукова Н. Чем дальше в ЕС... // Профиль. №41. 8 ноября 2004. С. 26.
8. Калининградских автоперевозчиков пугает новый Закон об ОЭЗ // Новый Калининград. Ru. 22 февраля 2006. URL: <http://www.newkaliningrad.ru/news/economy/k89301.html> (дата обращения: 10.03.2010).
9. «Концентрированная» растаможка похоронит автоперегонный бизнес в Калининграде: эксперт // Информационное агентство REGNUM/ 02/04/2009/ URL: <http://www.regnum.ru/news/1145329.html> (дата обращения: 10.03.2010).
10. Кувалдин Станислав. Тест на адекватность // Эксперт. №5 (691). 8 февраля 2010. URL: http://www.expert.ru/printissues/expert/2010/05/test_na_adekvatnost/ (дата обращения: 10.03.2010).
11. Куликов П. Льготы с дисконтом // Секрет фирмы. №13 (245) от 07.04.2008. URL: <http://www.kommersant.ru/doc.aspx?DocsID=876136> (дата обращения: 10.03.2010).
12. Лихтин В. Почему кризис 2009 года в КО сильнее общероссийского? // Калининградский городской портал РуГрад. eu. 07.12.2009. URL: <http://rugrad.eu/communication/blogs/Eco/915/> (дата обращения: 10.03.2010).
13. Мертвый мебельный сезон // Новый Калининград. Ru. URL: <http://www.newkaliningrad.ru/articles/our/business/946691.html> (дата обращения: 10.03.2010).
14. Министр промышленности: «Был кризис, есть и будет» // Новый Калининград. Ru. 18 марта 2010 г. URL: <http://www.newkaliningrad.ru/news/economy/k1045009.html> (дата обращения: 10.03.2010).
15. «Москва не хочет рисковать Калининградом в сближении с ЕС»: немецкий политолог // Информационное агентство REGNUM. 21.05.2008 <http://www.regnum.ru/news/fd-nw/klnggrad/1003732.html> (дата обращения: 10.03.2010).
16. Отчет о результатах функционирования Особой экономической зоны в Калининградской области в 2006 году. Калининград: Правительство Калининградской области, Администрация особой экономической зоны в Калининградской области, 2007. С. 14.
17. Падение «КД Авиа» привело к жертвам // Новый Калининград. Ru. 3 декабря 2009 г. URL: <http://www.newkaliningrad.ru/news/economy/k988734.html> (дата обращения: 10.03.2010).

18. *Правительство* Калининградской области. Сводный доклад о результатах и направлениях деятельности 2009. Калининград, 2009. URL: http://www.gov39.ru/index.php?option=com_phocadownload&view=category&id=68:22--2009&download=625:zpo_22122009_0&Itemid=145 (дата обращения: 10.03.2010).
19. *Реестр* резидентов. 06.05.2009 // Правительство Калининградской области. URL: http://www.gov39.ru/index.php?option=com_content&view=article&id=7025&Itemid=113 (дата обращения: 10.03.2010).
20. *Российский* рынок мясных консервов: текущее состояние и перспективы развития до 2012 г. // Yarmarka.net. 01.11.2007. URL: <http://www.yarmarka.net/marketplace/articles/%D0%BA%D0%BE%D0%BD%D1%81%D0%B5%D1%80%D0%B2%D1%8B>. asp (дата обращения: 10.03.2010).
21. *Росстат*: в Калининграде — самые большие долги по зарплате // Новый Калининград. Ru. 22 января 2010 г. URL: <http://www.newkaliningrad.ru/news/economy/k1012780.html> (дата обращения: 10.03.2010).
22. *Территориальный* орган Федеральной службы государственной статистики по Калининградской области; Правительство Калининградской области.
23. *Федеральная* служба государственной статистики Российской Федерации.
24. *Царевский А.* Неоконченная сборка // Эксперт Северо-Запад. №8 (406). 2 марта 2009. URL: <http://www.expert.ru/printissues/northwest/2009/08/klasterizaciya/> (дата обращения: 10.03.2010).
25. *Эксперты*: Калининградская область осуществила прорыв в финансировании здравоохранения // Новый Калининград. Ru. 22 октября 2009 г. URL: <http://www.newkaliningrad.ru/news/community/k963900.html> (дата обращения: 10.03.2010).
26. *Communications* to the Commission to the Council. EU and Kaliningrad. Brussel 17.1.2001 COM (2001) 26 final. P. 12.