

И. С. Гуменюк

ФОРМИРОВАНИЕ ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСА КАЛИНИНГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ

Транспорт относится к отраслям специализации экономики Калининградской области, концентрируя 1/10 часть занятых и такую же долю производства ВРП. Рассмотрены особенности отраслей транспорта и задачи его дальнейшего развития как единой системы по двум направлениям: инфраструктурному и институциональному.

Transport is one of specialization branches for the economy of the Kaliningrad region providing 1/10th of employment and Gross Regional Product. The article presents special features of types of transport and tasks for its further development as a united system. The author considers two main development trends: infrastructural and institutional.

Ключевые слова: транспортный комплекс, автомобильный транспорт, авиационный транспорт, железнодорожно-морская транспортная система, трубопроводный и внутренний водный транспорт.

Key Words: transport complex, automobile transport, air transport, railway-sea transport system, pipeline, inland water transport.

В экономике Калининградской области транспортная отрасль занимает одно из ключевых мест. Относясь к отрасли производственной инфраструктуры, транспорт одновременно является и отраслью специализации. В транспорте региона работает 1/10 часть общей численности занятых в областной экономике, а доля в производстве ВРП составляет почти 10 %.

Но несмотря на это, факт существования на территории области сформированного транспортного комплекса можно подвергнуть сомнению. Хотя в регионе и представлены почти все виды транспорта (за исключением метрополитена), взаимосвязь между ними остается на очень низком уровне. Транспортная система Калининградской области представлена не как единый механизм, а скорее в виде отдельных транспортных узлов или элементов, выполняющих различные функции.

1. Наиболее развитым и крупным элементом является *железнодорожно-морская транспортная система*. Она связывает между собой основную железнодорожную линию области Нестеров – Черняховск – Калининград и порты региона. На эту систему приходится около 95 % суммарного объема переработанных транспортом грузов в 2006 г. Благодаря этой системе область обеспечивает внешнеэкономические связи многих российских регионов.

В 2006 г. из 18 млн тонн перевезенных по железной дороге грузов около 15 млн тонн было перевезено через пограничный переход Чернышевское – Кибартай (пункт пропуска на границе с Республикой Литва). При этом

около 75 % этих грузов (около 11 млн тонн) предназначалось для последующего экспорта через порты области. Всего же в 2006 г. грузооборот портов Калининградской области достиг 15 млн тонн [12].

2. *Автомобильный и авиационный транспорт* представляют собой развитые системы, связывающие область со странами ЕС и другими регионами России. Главная функция этих систем — перевозка пассажиров, при этом их доля в общем грузообороте транспорта Калининградской области незначительна. Данные системы практически не взаимодействуют с другими видами транспорта и остаются достаточно изолированными.

Автомобильным транспортом в 2006 г. было перевезено около 6,5 млн тонн грузов, при этом только 2 млн из них — экспортно-импортные грузы. Доля автотранспорта при обеспечении внеобластных пассажирских перевозок составила примерно 32 % (0,8 млн человек) в 2007 г. Связь области с другими регионами осуществляется через 7 автомобильных пунктов пропуска, при этом объем проходящих грузов и пассажиров распределен достаточно равномерно и составляет в среднем 1000 транспортных средств в сутки (100 из которых — грузовые автомобили).

Авиационный транспорт полностью специализируется на перевозке пассажиров. В области находится единственный аэропорт международного статуса — Храброво. Благодаря формированию на базе аэропорта транспортного магистрального центра — хаба — число перевезенных в 2007 г. пассажиров превысило 1 млн человек, при этом 30 % из них — пассажиры прямого транзита. Направление движения воздушных судов через аэропорт Храброво меняется раз в сутки (см. рис.).

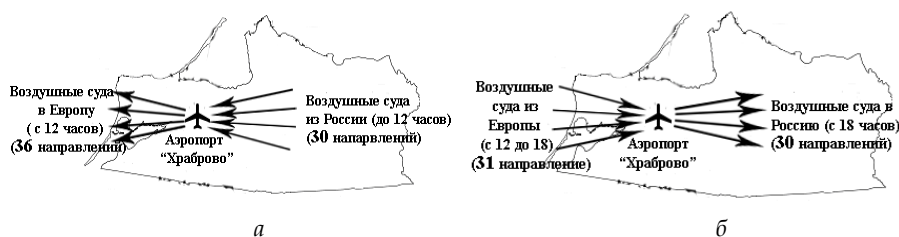


Рис. Схема движения судов через аэропорт Храброво:
а — из России в Европу; б — из Европы в Россию

3. Остальные виды транспорта, представленные в регионе, имеют внутриобластное значение. В первую очередь это касается *трубопроводного и внутреннего водного транспорта*. Их развитию мешает отсутствие необходимых элементов транспортной инфраструктуры, а также законодательных актов и международных соглашений.

Формирование на территории области современного транспортного комплекса входит в число приоритетных задач регионального развития. Это понимают как на региональном, так и на федеральном уровнях. Согласно региональной «Стратегии социально-экономического развития Калининградской области на средне- и долгосрочную перспективу» и Федеральной целевой программе «Развитие транспортной системы России (2002–2010 годы)», главная цель, стоящая перед транспортным комплексом Калининградской области, — скорейшая интеграция в общеевропейскую систему.

Дальнейшее развитие транспортной системы региона должно осуществляться в двух направлениях.

1. Инфраструктурное. Необходима модернизация уже имеющихся объектов транспортной инфраструктуры, а также строительство новых. В первую очередь это касается пунктов пропуска (пограничные переходы) через государственную границу. На территории региона расположено 20 пунктов пропуска, однако большинство из них работает с многократным превышением проектной мощности.

Пределом грузооборота существующей сегодня транспортной системы эксперты называют цифру в 50–55 млн тонн. В 2007 г. грузооборот области составил примерно 40 млн тонн. Если не будут вводиться новые объекты инфраструктуры, направленные на увеличение мощности грузооборота, предел может быть достигнут уже к середине 2009 г.

Для экономики области ключевым является развитие инфраструктурного комплекса в железнодорожном и морском транспорте, так как именно они обеспечивают нужды региональной экономики. В данном направлении необходимо: увеличение портовых мощностей региона и пропускной способности железнодорожного транспорта, а также создание современных мест стыковки данных видов транспорта.

2. Институциональное. Это направление связано с развитием основных принципов работы транспортного комплекса региона. На наш взгляд, как в региональных, так и в федеральных стратегиях развития данному направлению не уделено должного внимания. В названных выше документах лишь отмечается необходимость диалога с Европейским союзом о гармонизации правил и процедур таможенного транзита и возможном формировании «единого» уровня тарифов при транзитных перевозках по территории Балтии [2].

Но прежде чем вести диалог с ЕС, необходимо создать четкие критерии, по которым будет функционировать транспортный комплекс региона. К примеру, к институциональным проблемам относятся:

- недостаточно качественно сформированная внутрироссийская тарифная сетка;
- отсутствие или несовершенство ряда законов Российской Федерации, регулирующих развитие транспорта;
- высокие административные барьеры и неудовлетворительное качество менеджмента в транспортной отрасли.

Это лишь небольшая часть проблем, существующих в транспортном комплексе как всего государства, так и региона. На наш взгляд, решению проблем институционального характера будут способствовать:

1. Создание в Калининградской области координационного совета, куда должны войти представители:

- региональных органов власти;
- федеральных органов власти (включая полномочного представителя Президента Российской Федерации в Калининградской области);
- крупнейших предприятий, работающих на рынке оказания транспортных услуг в регионе (ОАО «РЖД» в железнодорожном транспорте, ФГУ «Администрация Морского порта Калининград» в морском транспорте и др.);

- крупного частного бизнеса, осуществляющего в регионе свои проекты и активно использующего элементы транспортного комплекса (например, ЗАО «Содружество “Соля”», ЗАО «Балтийская нефтеперевалочная компания», ООО «ЛУКОЙЛ-Калининградморнефть» и пр.);
- научного сообщества, общественных организаций и др.

Такой совет мог бы координировать развитие транспортной системы региона, учитывая интересы основных стейкхолдеров. В обязанности совета могли бы входить не только разработка предложений по формированию транспортного комплекса, учитывающих эксклавность региона, но и надзор в сфере практической реализации этих предложений.

2. Изучение и последующее использование опыта соседних стран при разработке основных принципов функционирования транспортного комплекса Калининградской области. Изучая опыт регионов, схожих с нашим географическими и социальными условиями, можно использовать их положительные результаты, избегая допущенных ошибок.

3. Использование области как площадки для апробации новых методов организации перевозочного процесса и новых технологий при создании объектов транспортной инфраструктуры.

4. Создание на территории области условий, при которых экономически значимыми будут не только морской и железнодорожный, но и автомобильный и авиационный транспорт. Кроме того, необходима реализация мер, направленных на увеличение объемов использования трубопроводного и внутреннего водного транспорта с их последующим выходом на международный рынок по оказанию транспортных услуг.

Калининградская область имеет хорошие предпосылки для создания мощного транспортного комплекса, который может стать конкурентоспособным в рамках не только России, но и всей Европы. Формирование мощного конкурентоспособного транспортного комплекса с его последующей интеграцией в общеевропейское пространство – одно из ключевых условий дальнейшего экономического развития всей Калининградской области. Если в ближайшие годы подобный комплекс не будет сформирован, то области грозит изоляция внутри Балтийского региона и «отрыв» от основной территории Российской Федерации.

Список литературы

1. *Концепция* развития транспортного комплекса Калининградской области. URL: www.balticgateway.se
2. *Стратегия* развития Калининградской области / под ред. А.П. Клемешева, В.А. Мау. Калининград, 2007.
3. *Стратегия* развития транспортного комплекса Северо-Западного федерального округа. Т. 1. СПб., 2008.

Об авторе

И. С. Гуменюк – асп., РГУ им. И. Канта, ivagum85@mail.ru.

The author

I.S. Gumenyuk – postgraduate student, IKSUR, ivagum85@mail.ru.

