

В. В. Ивченко

**МОРЕХОЗЯЙСТВЕННЫЙ КОМПЛЕКС
КАК РЕЗЕРВ В ПРЕОДОЛЕНИИ КРИЗИСА ЭКОНОМИКИ
ПРИМОРСКОГО РЕГИОНА**

Обосновывается роль морехозяйственного комплекса для преодоления кризиса в экономике Калининградской области. Дается прогноз проектного развития этого комплекса.

1

The author substantiates the function of sea-industry complex in overcoming economic crisis and makes the forecast of project development of this complex in the Kaliningrad region.

Ключевые слова: морехозяйственный комплекс, мировой финансовый кризис, мировое экономическое пространство, инновационная деятельность, интеграция.

Key words: maritime complex, world financial crisis, world economic space, innovative activity, integration.

Давать прогнозы во время кризиса — дело неблагодарное. В то же время все чаще по мере нарастания кризисных явлений приходится обращаться к вопросу: есть ли в условиях Калининградского региона резервные пути по преодолению экономического кризиса? Поэтому, не претендуя на исчерпываемость суждений, хотелось бы высказать ряд соображений.

Хорошо известно, что кризис, докатившийся до области, начался и существует далеко за ее пределами. В то же время осознание необходимости активизации антикризисной борьбы требует выработки новых взглядов и подходов по выявлению резервов выхода экономики области из кризиса в ближайшие 1,5—3 года. Представляется, что кризис приведет в итоге к изменению структуры хозяйства Калининградского региона.

Не останавливаясь на различных возможных путях стабилизации и роста экономики области, хотелось бы обратиться к одному крупному, проверенному жизнью направлению, незаслуженно забытому в прошлые годы, — морской хозяйственной деятельности.

Калининградская область исторически является приморским регионом страны, располагая около 140 км береговой линии. Она имеет прямые выходы к морским коммуникациям и морским ресурсам Балтики и Атлантики, что является ее конкурентным преимуществом. Это во многом определило и направления развития хозяйства региона в прошлые десятилетия. После войны преодоление разрухи и подъем экономики области вплоть до 1991 г. было связано с активным развитием морехозяйственной деятельности.

Морское хозяйство области в широком понимании включало в себя: морской транспортный и рыбопромысловый флот, морские порты, речное пароходство с судами смешанного плавания, предприятия судоремонта и судостроения, учебные заведения и пр. По состоянию на



1990 г. морехозяйственная деятельность занимала в области значительный удельный вес: 42 % по объему промышленного производства и 39 % по численности работающих. В морехозяйственный комплекс входило: семь морских торговых, рыбных и речных портов и портопунктов; шесть судоремонтных и судостроительных предприятий (не считая плавучих судоремонтных мастерских); два морских НИИ, НПО и несколько ЦКБ; два высших учебных заведения, среднее мореходное училище и школа моряков. Ядром этого комплекса выступала морская рыбная промышленность. К моменту распада СССР рыбопромышленный морской комплекс имел 23 предприятия, насчитывал свыше 350 морских рыбопромысловых и транспортных судов. Вылов рыбы и морепродуктов в 1991 г. составил 760 тыс. тонн, что равнялось годовому вылову такой страны, как Англия. Фактически в рационе питания 23 млн жителей бывшего СССР была Калининградская рыбопродукция.

Распад СССР и глубокий последующий экономический кризис нанес огромный урон морскому хозяйству страны и области. Например, к началу 2008 г. морехозяйственный комплекс потерял почти весь морской транспортный флот, а численность средне- и крупнотоннажного промыслового флота сократилась до 28 единиц. Объемы вылова рыбы к концу 2008 г. упали до 180 тыс. тонн.

Сфера морехозяйственной деятельности области охватывала свыше 170 тыс. человек, включая пенсионеров и студентов. В итоге кризиса 1990-х гг. были потеряны десятки тысяч хорошо оплачиваемых рабочих мест. Фактически в результате кризиса и других причин этот сектор хозяйства утратил свое былое значение. В то же время основная структура, технологии и опыт морехозяйственного комплекса области сохранились.

В 2001–2007 гг. в Калининградской области наблюдались высокие темпы развития экономики. Они были обусловлены рядом благоприятных факторов, среди которых в первую очередь можно назвать: строительный бум, действие на территории региона параллельно двух вариантов закона об ОЭЗ, бурное развитие сборочных производств на основе импортных комплектующих изделий.

Глобальный финансовый кризис уже негативно сказался и, видимо, еще больше повлияет на социально-экономическую жизнь области. Достаточно сказать, что уже к марту 2009 г. были свернуты и заморожены мощные сборочные производства общероссийского значения. Например, сборка и реализация телевизоров из импортных комплектующих изделий к середине 2008 г. достигла 44 % всего объема по России, а в начале 2009 г. была почти полностью прекращена. То же можно сказать о пылесосах, легковых автомобилях и другой сборочной продукции. Представляется, что в этих сложных условиях настало время решительно развернуться к проверенному временем потенциальному резерву — морской хозяйственной деятельности. В ней предпринимательские круги и население смогут найти одну из главных опор в преодолении экономического кризиса на основе государственно-частного партнерства. При постановке такой задачи сразу возникает вопрос: а будет ли спрос на эту деятельность в России? Будут ли инвестиции?



Не вдаваясь в рассуждения, можно уверенно ответить — да. Эта деятельность носит общероссийский характер. Россия последние семь лет предпринимает активные усилия войти в мировую экономику. К сожалению, это пока удается осуществить преимущественно за счет природных ресурсов. Тем не менее в эти годы резко возрос внешнеэкономический грузооборот, где значительный удельный вес занимают морской транспорт и порты. Так, за последний год в морских портах страны обработано свыше 430 млн тонн внешнеторговых грузов. И даже сейчас, в условиях наметившегося спада производства и кризиса, государством предпринимаются значительные усилия по развитию морского транспортного и рыболовного флота, судостроения, реконструкции береговой инфраструктуры. Например, создана госкорпорация по судостроению, поставлена задача создания корпорации «Росрыбфлот» по морскому рыболовству, обсуждаются вопросы создания новых крупных судоходных компаний на принципах государственно-частного партнерства.

Для приморских регионов страны развитие морехозяйственных комплексов имеет еще одно важное значение — обеспечение высокой устойчивой занятости населения. Известно, что на каждое рабочее место на флоте и портах создается 8–10 рабочих мест в береговой инфраструктуре. Поэтому для калининградцев усилия по восстановлению и развитию морехозяйственной деятельности могут стать мощным резервом в преодолении экономического кризиса и быстрого подъема экономики области.

Возникает традиционный вопрос: с чего начинать?

Надо сказать, что в прошлые годы периодически возникали отдельные проекты морской направленности. Например, постройка столь важной для транспортной независимости области морской переправы Балтийск — Усть-Луга или намечающаяся реконструкция морского торгового порта. Но видно, что такие морские проекты в ряде случаев провозглашаются без необходимой проработки всей системы и в них выпадают важные элементы, например морской флот. В ряде случаев проекты противоречат друг другу. Так, проект открытия морского сообщения с Балтики по Вислинскому заливу в польские порты может войти в противоречие с сохранением нерестилищ салаки в этом заливе, запасы которой играют важную роль для пищевой промышленности и питания населения региона.

Сейчас, как никогда ранее, становится очевидным, что необходима разработка региональной морехозяйственной стратегии и программы. Она должна опираться на известную доктрину морской стратегии России. Представляется, что под «шапкой» этой стратегии должны быть сведены воедино известные морские проекты и те, которые можно прогнозировать в будущем независимо от их ведомственной подчиненности. Очевидно, что администрация области ни по своему статусу, ни по финансовым возможностям в целом не в состоянии их осуществлять. Видимо, ее задача будет состоять в основном в создании условий для реализации проектов, сглаживания различных противоречий, обеспечении комплексности и общем контроле.

На рисунке приводится сугубо ориентировочная структура развития морехозяйственного комплекса Калининградской области (в виде



программных мероприятий) как одного из факторов преодоления экономического кризиса.

В первом приближении можно назвать известные и предполагаемые проекты, которые целесообразно было бы отразить в морехозяйственной стратегии и программе. К ним следует, в первую очередь, отнести: дальнейшее развитие паромной переправы в Балтийске; реконструкцию морского и рыбного портов; создание Калининградской судоходной компании; постройку специализированного терминала для грузов будущей АЭС; создание предприятия морского рыболовства для районов открытого океана; модернизацию прибрежного рыболовства; модернизацию береговых предприятий охлаждения и рыбообработки, судостроения и судоремонта и другой инфраструктуры. Уже сейчас, даже в кризисной обстановке, видно, что многие проекты носят федеральный характер и будут иметь даже в условиях кризиса в той или иной степени федеральное финансирование. Это представляется огромным пластом деятельности для государственно-частного партнерства.

Одним из условий успешного развития морехозяйственного комплекса (МХК) Калининградской области выступает, как показывает анализ, объективная необходимость тесной его увязки с деятельностью МХК Санкт-Петербурга. Это обусловлено тем, что внешнеэкономический фактор на западном прибалтийском направлении за последние годы вышел на одно из первых мест в решении проблемы интеграции России в западноевропейское и в конечном счете — в мировое экономическое пространство. Он имеет две составляющих. Первая — это внешнеэкономический грузооборот, который за последние годы только через порты Калининграда, Выборга и особенно Санкт-Петербурга достиг свыше 90 млн тонн. Вторая составляющая — приграничное положение приморских регионов России на Балтике — позволяет ускоренно проводить инновационную деятельность. Исследования показывают, что тут просматривается целый ряд направлений морехозяйственного и другого взаимодействия. Например, строительство по дну Балтийского моря от Санкт-Петербурга до стран Западной Европы газопроводной системы, морское транспортное взаимодействие, постройка корпусов судов в Калининграде с последующей достройкой (на принципах кооперации) на заводах Санкт-Петербурга, создание совместными усилиями двух регионов морских транспортных предприятий в г. Калининграде и пр.

Однако надо заметить, что нахождение взаимных точек экономических интересов двух приморских регионов — далеко не простой вопрос. Его решение предполагает крупные проекты морехозяйственной направленности, вокруг которых можно было бы строить совместную деятельность.

В этой связи можно спрогнозировать, не претендуя на исчерпываемость суждений, создание узловых интеграционных морских проектов в рамках формирования единого МХК Калининград — Санкт-Петербург.

Проект 1. Создание в Калининграде морской судоходной компании (или — на первом этапе — филиала Санкт-Петербургской судоходной компании).



Проект 2. Создание в Калининграде совместно с Санкт-Петербургом частно-государственного (под контролем государства) акционерного морского рыбопромышленного предприятия для рыболовства в Атлантике.

Проект 3. Постройка в г. Балтийске специализированного морского терминала для грузов будущей АЭС.

Проект 4. Создание морского специализированного предприятия по технико-эксплуатационному обслуживанию и контролю за работой морского газопровода «Северный поток».

Проект 5. Модернизация прибрежного рыболовства в Калининградской области (обновление рыболовного флота и береговой инфраструктуры).

Проект 6. Реконструкция морского торгового и морского рыбного портов.

Проект 7. Осуществление серийной постройки морских судов на основе тесной производственной кооперации предприятий Калининграда и Санкт-Петербурга.

Проект 8. Осуществление реконструкции и модернизации береговой инфраструктуры морского рыбопромышленного комплекса (в первую очередь консервных и других рыбообработывающих предприятий, холодильников и т. п.).

Проект 9. Дальнейшее развитие паромной переправы Балтийск-Усть-Луга.

Проект 10. Обновление морского научно-исследовательского флота АтлантНИРО и Института океанологии РАН.

Очевидно, что это не полный перечень возможных проектов. Их-прогностическая оценка приводится в таблице.

**Прогностическая оценка проектного развития
морехозяйственного комплекса Калининградской области**

Проект	Капитальные вложения, млн руб.	Ориентировочный период выполнения
1. Создание в Калининграде морской судоходной компании	5500	2010 – 2012
2. Создание государственно-частного морского рыбопромышленного предприятия	6000	2010 – 2013
3. Постройка в Балтийске специализированного терминала для грузов АЭС	1500	2010 – 2012
4. Создание морского предприятия по технико-эксплуатационному обслуживанию морского газопровода Балтики	3800	2011 – 2014
5. Модернизация прибрежного рыболовства Калининградской области	1300	2011 – 2013
6. Реконструкция торгового и рыбного морских портов	1800	2011 – 2014
7. Осуществление кооперации с Санкт-Петербургом по постройке морских судов	800	2011 – 2015
8. Реконструкция береговой инфраструктуры рыбопромышленного комплекса	2200	2011 – 2015
9. Дальнейшие развитие паромной переправы Балтийск – Усть-Луга	1400	2010 – 2012
10. Обновление научно-исследовательского флота Института океанологии РАН и АтлантНИРО	5600	2011 – 2016

Примечание: капиталовложения в ценах уровня 2008 г.



Говоря об ускоренном развитии МХК Калининградской области, следует отметить, что в административных и в бизнес-кругах области нет еще четкого понимания необходимости и представления о путях такого развития региона. Например, до сих пор на государственном уровне не разработана целостная стратегия и программа развития регионального МХК области, хотя предложения по этой проблеме неоднократно озвучивались на разных уровнях и в печати. В ряде случаев проявляются сомнения и даже противодействие идее воссоздания крупного МХК.

Однако поиск путей преодоления кризисных явлений в экономике области объективно приводит к пониманию целесообразности развития морехозяйственного комплекса общероссийского значения на основе целевой программы. Исследования свидетельствуют, что на обозримую перспективу морехозяйственный комплекс Калининграда наравне с созданием АЭС и широким развитием инновационной деятельности могут стать главными полюсами преодоления кризиса и факторами экономического роста нашего региона. Расчетно-экспертные оценки свидетельствуют, что только благодаря созданию и дальнейшей реализации указанных проектов можно получить порядка 9–10 тыс. новых рабочих мест с достаточно высоким уровнем оплаты труда.

Список литературы

1. Батурова Г.В., Коновалов А.М. [и др.]. Подходы к стратегическому прогнозированию // Теория и практика морской деятельности: сб. науч. публикаций / под ред. Г.К. Войтоловского. Вып. 16. М., 2008.
2. Войтоловский Г.К. Об эволюции госуправления морской деятельностью // Морской сборник. 2008. №4.
3. Войтоловский Г.К., Косолапов Н.А., Синецкий В.П. Стратегия: импульсы к разработке // Теория и практика морской деятельности: сб. науч. публикаций. Вып. 9. М., 2006.
4. Ивченко В.В. Макроподход к формированию программы развития морехозяйственного комплекса региона // Ивченко В.В. Программно-стратегическое развитие приморского региона России: монография. Калининград, 2003.
5. *Его же*. Моделирование программ развития морехозяйственных комплексов приморских регионов // Ивченко В.В. Сетевое программирование развития приморских регионов России. Теория, методология, практика: монография. Калининград, 2008.
6. *Его же*. Морехозяйственный комплекс Калининград – Санкт-Петербург: новая концепция развития эксклавного региона России // Морская индустрия. 1998. №1.
7. *Его же*. Морехозяйственный комплекс – основа развития промышленной структуры Калининградской области // Географическое прогнозирование социально-экономического развития Калининградской области: сб. науч. тр. Калининград, 1990.
8. *Его же*. Очерки инновационной экономики приморских регионов России. Теория, методология, практика: монография. Калининград, 2006.
9. *Его же*. Российско-иностраный технополис как основа развития морехозяйственного комплекса Калининграда // Морская индустрия. 1998. №2.
10. *Его же*. Рыбопромышленный комплекс Калининграда: от стагнации к возрождению // Вестник РГУ им. И. Канта. 2008. №3.
11. Ивченко В.В., Саванович С.В. Морехозяйственная интеграция Калининграда и Санкт-Петербурга как фактор инновационного развития экономики



России // Перспективы развития экономики Калининградского региона и развитие ЕИ: сб. науч. тр. 2-й Международной конференции. Калининград, 2005.

12. *Морехозяйственный* комплекс России: монография / под ред. А. П. Алхименко. СПб., 2005.

Об авторе

В. В. Ивченко – д-р экон. наук, проф., РГУ им. И. Канта.

The author

V. V. Ivchenko – PhD in Economy, professor, IKSUR.