

Я.Н. Оргусар

АНАЛИЗ ВОЗМОЖНОСТЕЙ И ВЫЗОВОВ ДЛЯ УСТОЙЧИВОГО РАЗВИТИЯ ЭКОНОМИКИ КАЛИНИНГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ В УСЛОВИЯХ ВНЕШНЕГО САНКЦИОННОГО ДАВЛЕНИЯ

Аннотация. Рассмотрены вызовы, с которыми столкнулась экономика Калининградской области в 2022 году, в первую очередь – в сфере внешнеэкономических отношений, а также их влияние на экономику самого западного региона нашей страны. Особое внимание уделено проблемам, связанным с разрывом старых логистических цепочек, по которым регион импортировал или экспортировал товары, а также сворачиванию западного бизнеса, который располагал свои филиалы под льготный режим особой экономической зоны.

Ключевые слова: логистика, Калининградская область, морские перевозки, санкции, внешнеэкономическая деятельность, железнодорожные перевозки.

Ya.N. Orgusar

ANALYSIS OF OPPORTUNITIES AND CHALLENGES FOR THE SUSTAINABLE DEVELOPMENT OF THE KALININGRAD REGION'S ECONOMY UNDER EXTERNAL SANCTIONS PRESSURE

Abstract. The article considers the challenges faced by the economy of the Kaliningrad region in 2022, primarily in the field of foreign economic relations, as well as their impact on the economy of the westernmost region of our country. Special attention is paid to the problems associated with breaking the old logistics chains, through which the region imported or exported goods, as well as the curtailment of Western business, which located its branches under the preferential regime of the special economic zone.

Keywords: logistics, Kaliningrad region, maritime transportation, sanctions, foreign trade, rail transportation.

Калининградская область является полуэксclaveм, окруженным Балтийским морем, а также государствами Польшей и Литвой. Все подступы к региону по суше проходят через иные государства, не контролируемые Российской Федерацией [1]. Специфика Калининградской области заключается в том, что большая часть добавленной стоимости в регионе создается на основе импорта. Порядка 70 % обрабатывающей промышленности, которая является ведущим сектором экономики области, составляют отрасли с высокой

импортной зависимостью – от 65 до 100 %.

В 2021 году были успешно проведены испытания на возведенных за последние годы теплоэлектростанциях, которые подтвердили техническую готовность энергосистемы к работе в изолированном режиме.

В 2021 году Калининградская ОЭЗ (особая экономическая зона) заняла восьмое место среди лучших мировых особых экономических зон. Это случилось впервые в истории ОЭЗ в России. Объем заявленных инвестиций резидентов только 2021 года составил почти 27 млрд рублей и поз-

Оргусар Яков Николаевич

аспирант, Российский новый университет, Москва. Сфера научных интересов: региональная экономика, развитие транспортно-логистической инфраструктуры регионов. ORCID: 0000-0003-3394-0317.

Электронный адрес: todzicassidy69@gmail.com

воила создать почти 9000 новых рабочих мест на предприятиях.

Помимо особой экономической зоны, в Калининградской области продолжает успешно функционировать специальный административный район на территории острова Октябрьского (с 2018 года). За счет резидентов специального административного района (далее – САР) область получает значительную составляющую бюджета. В 2021 году поступления налогов и сборов от участников САР увеличились по сравнению с 2020 годом более чем в четыре раза. За весь период существования САР в бюджеты всех уровней поступило уже свыше 6 млрд рублей, в том числе 2,6 млрд – в консолидированный бюджет Калининградской области [2].

На территории Калининградской области функционирует железнодорожный паромный комплекс (город Балтийск), способный принимать более 5 млн грузов в год. В большинстве своем область получала товары и грузы посредством железнодорожного и автомобильного транспорта. Важно указать на то, что поставки по морю в данный момент осуществляются паром-

ным сообщением (Таблица).

Хочется отметить, что, несмотря на то что для обеспечения транспортной безопасности региона необходимо было развивать единственный вид сообщения, не зависящий от настроений граничащих государств, а именно Литвы и Польши, должного развития морского сообщения регион с материковой частью государства не получал, о чем свидетельствует приведенная статистика [3].

Как можно видеть, данная ситуация касается еще досанкционного периода февраля 2022 года и пандемии COVID-19. Почему же не развивались именно морские перевозки? На тот момент времени перевозка путем литовского железнодорожного транзита была дешевле, чем взаимодействие с морскими операторами.

Здесь хотелось бы сделать акцент на том, что, несмотря на пандемийную рецессию производств промышленных стран, Калининградская область стала наращивать грузоперевозки через Калининградский морской порт. Основной причиной было значительное увеличение в 2021 году объема транзитных грузов. Здесь сыграл

Таблица

Грузооборот порта Калининград

Показатели (в млн. тонн.)	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022 (январь-октябрь)
Общий грузооборот	12 710	11 700,1 (-7,8%)	13 844,4 (+18%)	14 052,8 (+2%)	11 064 (-21%)	10 432,6 (-6%)	10 648,2 (+2%)	7200 (-18,2%)
Паромные грузы	1645,51	1246,6 (-32%)	1482,6 (+19%)	1110,4 (-25%)	702,8 (-37%)	1036,31 (+47%)	1138,8 (+9%)	1891 (+85%)

Источник: Администрация морских портов Балтийского моря [3].

Анализ возможностей и вызовов для устойчивого развития экономики Калининградской области в условиях внешнего санкционного давления

свою роль восточный партнер в лице КНР, который уже давно рассматривал Калининградскую область в качестве транспортного хаба своих товаров на страны Европы [4]. Однако после дальнейших действий со стороны Литовской республики на данный момент ставится под вопрос существование выбранной транспортной артерии в качестве транзитного хаба, так как невозможно непосредственно везти грузы через территорию Литвы.

После событий последнего месяца зимы 2022 года начали вводиться новые санкции в отношении экономики Российской Федерации, и, будучи полуэксклавом, в окружении государств – членов ЕС и НАТО, Калининградская область начала нести большие убытки.

В первую очередь это касается промышленности и торговли, а также транспорта и логистики. В настоящее время тяжело судить о том, насколько большие убытки были понесены, однако с уверенностью можно сказать, что уход таких брендов, как BMW и Hyundai, автомобили которых собирали на заводе «Автотор» в Калининграде, сильно повлияет на совокупный промышленный выпуск товаров, доля которых составляла 40 % от общего в регионе [5].

Необходимо отметить, что инвестиции в Калининградскую область выросли на 50 % за первую половину 2022 года, а также, несмотря на западное давление, в Калининградской области на территории Балтийской АЭС стартовало строительство завода «Росатома» по выпуску литий-ионных батарей для электромобилей госкорпорации [6].

С 10 июля 2022 года Литовская республика предполагала прекратить пропуск товаров по железной дороге в Калининградскую область, однако в течение месяца с момента приостановки транзита грузов на переговорных процессах России удалось получить необходимые квоты для

некоторой части товаров, которые стало возможно вновь перевозить железнодорожным транспортом. В первую очередь это касалось угля и продуктов его переработки, черных металлов, древесины, цемента, нефти и других.

На сегодняшний день Российская Федерация использовала более половины квоты, выделенной на период 2022 года для транзита товаров первой необходимости, общая сумма которой составляет 3,1 млн тонн. За 11 месяцев грузоперевозок выбрано около 35 % квоты на уголь и продукты его переработки, около 51 % – на черные металлы, 33 % – на древесину и изделия из нее, 97 % – на цемент, 51 % – на продукты питания, 62 % – на нефть и продукты ее переработки и 74 % – на различные другие товары [7].

Однако это не решало проблему транспортировки иных товаров, необходимых не только для выживания, но и для развития региона, так как если относительно перевозки по железнодорожным путям сообщения у сторон получилось договориться, то в отношении автомобильного транспорта подвижек нет, фуры продолжают скапливаться на границах, их разворачивают и не пускают на территорию Литвы [8].

Единственным логичным отсюда выводом стало наращивание перевозок морским путем. Было выяснено, что для полного обеспечения области по морю жизненно необходимо большое количество судов различного вида, а стоимость перевозки морем на 25–30 % дороже, нежели транзитом по железнодорожным путям в предыдущие годы.

Приобрести эти судна или оперативно отстроить новые не представлялось возможным, в связи с этим руководству страны необходимо было начать транспортировку уже имеющихся российских судов из других бассейнов, контролируемых хотя бы отчасти Российской Федерацией.

Пока в область транспортировались суда, способные перевозить необходимые области грузы, прорабатывался механизм субсидирования перевозок. С сентября этого года правительство объявило о приеме заявок на осуществление операторами субсидируемых перевозок, чтобы исключить возможность удорожания товаров и услуг, предоставляемых в области, в связи с повышением издержек на логистику. Однако эксперты из сферы логистики делают выводы о том, что даже субсидирование не поможет сохранить цены на прежнем уровне [9].

На данный момент для доставки грузов задействовано 18 судов разного типа: паромы, сухогрузы, суда, способные перевозить наливные грузы, и ролкеры. В Калининградском порту за десять месяцев 2022 года было перевезено более 103,6 тыс. тонн грузов путем каботаж, в свою очередь, на паромов в Балтийске – почти 1,7 млн тонн. Прирост каботажных перевозок к предыдущему году составляет более 80 %, что является впечатляющим результатом [10].

Таким образом, создаются предпосылки для постепенного перевода всех грузов

с сухопутного транспорта на морской. Несмотря на частичное возобновление железнодорожного сообщения по квотам, Литовская республика на данный момент зарекомендовала себя как ненадежный партнер, поэтому развитие морских перевозок на линиях Санкт-Петербург – Калининград и Балтийск – Усть-Луга, являющихся важнейшими транспортными артериями, по которым возможно обеспечение взаимодействия полуэксклава Российской Федерации с остальной частью государства, необходимо.

В заключение целесообразно определить направления для изучения вопросов обеспечения транспортной безопасности региона и развития международной логистики:

1) проработка возможности действия линии Калининград – Засниц (только при возможном ослаблении санкционного давления);

2) исследование влияния Северного морского пути на развитие Калининградского морского порта как точки пересечения интересов десятка государств, вовлеченных в международную логистику.

Литература

1. Клемешев А.П. Эксклавность как фактор развития Калининградской области // Вестник Балтийского федерального университета им. И. Канта. 2005. № 3. Сер.: Гуманитарные науки. С. 34–41. EDN HVRIDN.
2. Ежегодный отчет губернатора А.А. Алиханова о работе Правительства Калининградской области. Апрель 2022 года // Правительство Калининградской области. URL: <https://gov39.ru/poslanie/otchet2022/> (дата обращения: 12.03.2023).
3. Администрация морских портов Балтийского моря. Отрасль в цифрах // Министерство транспорта Российской Федерации. Федеральное агентство морского и речного транспорта. URL: https://morflot.gov.ru/novosti/otrasl_v_tsifrah/ (дата обращения: 12.03.2023).
4. Новости Северо-Западного бассейнового филиала. Объем грузоперевалки морского порта Калининград показал рост впервые за три года // Федеральное государственное унитарное предприятие Росморпорт. 2021. 15 декабря. URL: https://www.rosморпорт.ru/filials/spb_news_main/40564/ (дата обращения: 12.03.2023).
5. Песоцкая С. Всем штормам назло. Интервью губернатора А.А. Алиханова Российской газете // Российская газета. 2022. 30 ноября. URL: <https://rg.ru/2022/11/30/>

Анализ возможностей и вызовов для устойчивого развития экономики
Калининградской области в условиях внешнего санкционного давления

reg-szfo/vsem-shtormam-nazlo.html?utm_source=yxnews&utm_medium=desktop (дата обращения: 12.03.2023).

6. Алиханов заявил, что инвестиции в Калининградскую область растут // ТАСС. 2022. 1 сентября. URL: <https://tass.ru/ekonomika/15625985> (дата обращения: 12.03.2023).

7. Литва сообщила, что у России осталось еще 40 % квоты на калининградский транзит товаров // Интерфакс. 2022. 6 декабря. URL: <https://www.interfax.ru/world/875538> (дата обращения: 12.03.2023).

8. Литва перестала пропускать арендованные грузовики из Калининградской области // ТАСС. 2022. 28 ноября. URL: <https://tass.ru/ekonomika/16446461/> (дата обращения: 12.03.2023).

9. Маркевич М. «Росморпорт»: субсидии на морские перевозки не компенсируют все затраты // РБК. 2022. 6 декабря. URL: <https://kaliningrad.rbc.ru/kaliningrad/06/12/2022/638f64299a794762cfa88f5d> (дата обращения: 12.03.2023).

10. Грузооборот линии Усть-Луга – Балтийск за 11 месяцев 2022 года составил 1,8 млн тонн // PortNews: Информационно-аналитическое агентство. 2022. 1 декабря. URL: <https://portnews.ru/news/339457/> (дата обращения: 12.03.2023).

References

1. Klemeshev A.P. (2005) Exclave as a factor of Kaliningrad region development. *Vestnik IKBFU. Humanities and Social Sciences*. No. 3. Pp. 34–41. (In Russian).
2. Annual report of Governor A.A. Alikhanov on the work of the Government of the Kaliningrad region. April 2022. *Government of the Kaliningrad region*. URL: <https://gov39.ru/poslanie/otchet2022/> (accessed 12.03.2023). (In Russian).
3. Administration of Seaports of the Baltic Sea. Industry in figures. *Ministry of Transport of the Russian Federation. Federal Agency for Maritime and River Transport*. URL: https://morflot.gov.ru/novosti/otrasl_v_tsifrah.html (accessed 12.03.2023). (In Russian).
4. North-West Basin Branch News. The volume of trans-shipment of the Kaliningrad seaport showed growth for the first time in three years. *Federal State Unitary Enterprise Rosmorport*. 2021. December 15. URL: https://www.rosmorport.ru/filials/spb_news_main/40564/ (accessed 12.03.2023). (In Russian).
5. Pesotskaya S. (2022) To spite all storms. Interview of the Governor A.A. Alikhanov to the Russian newspaper. *Rossiyskaya Gazeta*. November 30. URL: https://rg.ru/2022/11/30/reg-szfo/vsem-shtormam-nazlo.html?utm_source=yxnews&utm_medium=desktop (accessed 12.03.2023). (In Russian).
6. Alikhanov said that investments in the Kaliningrad region are growing. *TASS*. 2022. September 1. URL: <https://tass.ru/ekonomika/15625985> (accessed 12.03.2023). (In Russian).
7. Lithuania reported that Russia still has 40 % of the quota for Kaliningrad transit of goods. *Interfax*. 2022. December 6. URL: <https://www.interfax.ru/world/875538> (accessed 12.03.2023). (In Russian).
8. Lithuania has stopped passing rented trucks from the Kaliningrad region. *TASS*. 2022. November 28. URL: <https://tass.ru/ekonomika/16446461/> (accessed 12.03.2023). (In Russian).
9. Markevich M. (2022) “Rosmorport”: Subsidies for sea transportation do not compensate for all costs. *RBC*. December 6. URL: <https://kaliningrad.rbc.ru/kaliningrad/06/12/2022/638f64299a794762cfa88f5d> (accessed 12.03.2023). (In Russian).
10. Cargo turnover of Ust-Luga-Baltiysk line for 11 months of 2022 amounted to 1.8 million tons. *PortNews: Information and Analytical Agency*. 2022. December 1. URL: <https://portnews.ru/news/339457/> (accessed 12.03.2023). (In Russian).