

Машкин Аркадий Львович

канд. экон. наук, доцент

Телушкина Елена Константиновна

канд. экон. наук, доцент

Гоголина Екатерина Сергеевна

канд. техн. наук, доцент

ФГБОУ ВО «Московский автомобильно-дорожный
государственный технический университет (МАДИ)»
г. Москва

АНАЛИЗ СОСТОЯНИЯ НАЗЕМНОЙ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ КАЛИНИНГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ В 2024 ГОДУ

Аннотация: в статье рассмотрено текущее состояние транспортной инфраструктуры Калининградской области. Отмечено негативное влияние действующих экономических санкций Евросоюза, которые привели к фактической транспортной блокаде региона и обострению проблемы калининградского транзита. Проанализированы особенности организации грузо- и пассажироперевозок автомобильным, железнодорожным, морским и воздушным транспортом в условиях действующих квот на различные группы товаров и ужесточения пропускного режима со стороны литовских властей и возможные перспективы экономического развития.

Ключевые слова: транспортная инфраструктура, анклав, транзит, транспортировка грузов, санкции, Евросоюз.

Калининградская область (КО) – самый западный регион Российской Федерации, отделенный от её основной части территорией Литвы и Польши, который также принято называть Российским анклавом на территории Евросоюза. Особое расположение делает его зависимым от транзита через эти страны и предполагает активную внешнюю политику в целях всестороннего социально-экономического развития, как одного из наиболее уязвимых

регионов РФ [1]. При этом данный регион имеет принципиальное значение, как драйвер экономического развития всех западных областей РФ, т.к. только он имеет прямой выход в Балтику, и соответственно выход ко многим странам Европы и Африки [2].

С началом СВО некоторые страны ЕС создали достаточно серьезные трудности в жизнеобеспечении области, введя экономические санкции и различные ограничения, в том числе в сфере транспорта. С февраля 2022 г. нарушились десятилетиями успешно развивавшиеся логистические цепочки как с российскими регионами, так и с соседними европейскими странами, кардинально изменились маршруты товарных потоков. Калининградская область фактически оказалась в транспортной блокаде, а с учетом того, что регион является субъектом Российской Федерации, преимущественно ориентированным на ввоз товаров, где импорт в 2022 г. составил 65% всего товарооборота, текущая ситуация негативно сказывается на функционировании ряда его отраслей и может привести к росту социального напряжения, что находит отражение в публикуемых статистических показателях, в том числе и по автомобильному транспорту [3].

Так, внешнеторговый оборот Калининградской области за 2022 г. составил 6,7 млрд долларов США и по сравнению с 2021 г. сократился на 39,3%, причем стоимостной объем экспорта составил 2,5 млрд долларов США, упав на 20,8%, а объем импорта – 4,2 млрд долларов США, сократившись на 8,6%. В тройку ведущих внешнеэкономических партнеров области вошли Китай (14,3%), Белоруссия (10,8%) и Южная Корея (9,6%). В разрезе географической направленности 87% всего объема товарооборота приходится на страны дальнего зарубежья.

Профилирующие товары экспорта: продовольственные товары и сельскохозяйственное сырье (80%), металлы и изделия из них (5,6%), минеральные продукты (6%). Главными статьями импорта являются оборудование и транспортные средства (35%), продовольственные товары (41%), продукция химической промышленности (9%) [4].

Негативный эффект от санкций также подтверждается статистическими данными территориального органа Росстата по Калининградской области, в частности индекс промышленного производства по итогам 2022 г. сократился почти на четверть к аналогичному периоду 2021 г. Антироссийские санкции ударили в Калининградской области больше всего по промышленности, транспорту и торговле. Грузооборот снизился почти на треть. Среди запрещенных к экспорту в страны Евросоюза грузов оказались металлы, торф, уголь, кокс и другие [5]. При этом оказалось полностью блокированы автомобильные перевозки между КО и вторым региональным соседом – Республикой Польша, транспортные потоки с которой вносили существенный вклад в товарооборот анклава [6].

Транспортная инфраструктура Калининградской области считается достаточно развитой и включает 963 км железнодорожных путей, более 4800 км автомобильных дорог и 570 км внутренних судоходных путей. На территории КО расположен 21 пункт пропуска через границу Российской Федерации, но в настоящий момент только 8 из них работают: 3 автомобильных, 1 железнодорожный, 3 морских и 1 воздушный (аэропорт Храброво). В нашей работе мы ограничимся только инфраструктурой, относящейся к автомобильному транспорту, а инфраструктуру железнодорожного, воздушного, морского и трубопроводного транспорта попытаемся проанализировать в следующей статье.

Рассматривая вопрос состояния транспортно-дорожной инфраструктуры Калининградской области, нужно отметить достаточную развитость сети автомобильных дорог общего пользования (рис. 1).



Рис. 1. Схема транспортных коридоров автомобильного транспорта Калининградской области

Ее протяженность составляет 4800 км территориальных дорог и 256 км федерального значения (А-229, А-216, А-217). Плотность сети автомобильных дорог составляет 352 км на 1000 м², что значительно превышает среднероссийский уровень (67 км/тыс. км²).

Все автомобильные дороги общего пользования имеют твердое покрытие (средний показатель по России – 58%) и насыщены мостами и путепроводами (около 700). Вместе с тем половина дорог региональной собственности не соответствует современным нормативным требованиям из-за недостаточной ширины проезжей части, малых радиусов поворотов, наличия деревьев на обочинах [7].

Самой современной магистралью федерального значения на сегодняшний момент является дорога «Приморское кольцо» А-217, которая соединяет между собой Калининград, аэропорт Храброво и несколько приморских курортных городов. Первый участок дороги от Калининграда до Зеленоградска был введен в эксплуатацию в 2009 г. Автодорога протяженностью 190 км имеет по две

полосы движения в каждую сторону с системой мостовых сооружений и эстакад. Стоимость строительства всей магистрали оценивается в 65 млрд руб.

На основании опубликованных в начале сентября 2023 г. разъяснений Еврокомиссии относительно допуска ряда товаров из России на территорию ЕС с 11 сентября Литва запретила автомобилям с российскими госномерами въезд на территорию республики через пограничные таможенные посты, в том числе с целью временного ввоза. Рестрикции распространяются на все легковые автомашины, кемперы и микроавтобусы вместимостью до 10 посадочных мест независимо от гражданства их владельцев или водителей.

Исключение применяется к гражданам Российской Федерации, следующим транзитом в/из Калининградской области на зарегистрированном в России автотранспорте и являющимися обладателями упрощенного транзитного документа. Подчеркивается, что время пересечения ими территории Литвы не может превышать 24 часа. Во время транзита автомашина должна сопровождаться ее собственником. В случае отсутствия такового автомобиль не будет впускаться в страну. Российским транспортным средствам, которые на 11 сентября 2023 г. уже находились на территории Литвы, согласно новым правилам, предписано покинуть территорию республики в течение 6 месяцев с даты въезда.

Что касается грузоперевозок, то с апреля 2022 г. был введен запрет российским и белорусским автоперевозчикам перевозить грузы по территории стран Евросоюза. В качестве зеркальной ответной меры был введен запрет перевозчикам ЕС осуществлять грузоперевозки по территории Российской Федерации [8–9]. При этом как со стороны Евросоюза, так и со стороны нашей страны введенные ограничения не затронули перевозки в рамках калининградского транзита при условии, что перевозимые товары не запрещены регламентом Евросоюза.

Списки санкционных товаров, импорт которых из России или экспорт в Россию был запрещен, были утверждены пятым пакетом санкций Евросоюза и многократно пересматривались в сторону расширения. По экспертным

оценкам, данный запрет распространился более чем на 50% грузов, перевозимых в Калининградскую область.

По информации Ассоциации международных автомобильных перевозчиков, в настоящее время перевозки автомобильным транспортом в/из Калининградской области осуществляются, но только с грузами, не попадающими под санкции ЕС. Вместе с тем действия контролирующих органов Литвы непредсказуемы, поэтому российские транспортные компании принимают решение самостоятельно о выполнении таких перевозок. Конечно, риски при транспортно-логистических операциях существуют всегда [10], но данная, с нашей точки зрения незаконная процедура, не вписывается в матрицу актуарных расчета рисков, т. к. носит политический характер.

На российско-литовском участке государственной границы установлено 5 международных автомобильных пунктов пропуска (МАПП), из которых полноценно работает только один в поселке Чернышевское.

В связи с ужесточением Литвой с июля 2023 г. процедуры таможенного контроля въезжающих в страну грузовых транспортных средств на этом МАПП в октябре и ноябре было отмечено резкое сокращение пропускной способности. Замедление работы литовских пограничных служб привело к возникновению большой очереди из грузовых автомашин и, как следствие, отставание фактического времени проезда от запланированного увеличилось до двух суток. По данным Минтранса России, среднее падение пропускной способности зафиксировано более чем в 2,8 раза – со 168 фур (7 машин в час) до 60–70 фур в сутки (не более 3 машин в час). В результате этого, к примеру, в октябре 2023 г. в очереди одновременно ожидало до 250 грузовиков.

По информации Ассоциации международных автомобильных перевозчиков, на фоне отказа Литвы в оформлении шенгенских виз российским водителям ужесточились и условия получения упрощенных транзитных документов, в частности в настоящее время они выдаются на полгода или год (ранее – на 3 года), а заявления на их получение принимаются консульским учреждением Литвы всего в течение 9 часов в неделю, в результате этого время

ожидания для подачи заявления может достигать до двух месяцев. Мы не сомневаемся, что данные процессы носят временный характер, но вот период восстановления транспортных коридоров и объем перевозимых по ним грузов и пассажиров не имеет четкого понимания. Процессы, которые носят общее название цифровой трансформации [11], в том числе и на автомобильном транспорте, рано или поздно дадут вторую жизнь комплексному развитию всего региона, включая Беларусь, страны Балтии и РФ.

Список литературы

1. Serbian O., Izmailova D., Mashkin A., Glagoleva S. Assessment of the reliability of the development of infrastructure projects on transport in the russian federation // Transportation Research Procedia. Collection of materials XIII International Conference on Transport Infrastructure: Territory Development and Sustainability. – Krasnoyarsk, 2023. – С. 50–59. – DOI 10.1016/j.trpro.2023.02.007. – EDN OIZPHU

2. Чириканова Е.А. Экономическая интеграция, как инструмент развития региональных экономик / Е.А. Чириканова, Т.Д. Горячкина, С.О. Архипова // Национальные и международные финансово-экономические проблемы автомобильного транспорта: сборник научных трудов. – М., 2022. – С. 99–105. – EDN LFOOSB

3. Машкин А.Л. Анализ состояния автомобильного транспорта в 2018–2020 годах и перспективы его развития с учетом последствий пандемии Covid-19 / А.Л. Машкин, Е.С. Гоголина, Е.К. Телушкина // Экономика и бизнес: теория и практика. – 2021. – №2–1 (72). – С. 150–153. – DOI 10.24412/2411-0450-2021-2-1-150-153. – EDN DJHIUB

4. Официальный сайт Министерства иностранных дел Российской Федерации, Калининградская область (справка по схеме) [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://clck.ru/38Vunr> (дата обращения: 23.01.2024).

5. Федеральная служба государственной статистики (Росстат), Территориальный орган Федеральной службы государственной статистики по Калининградской области [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://clck.ru/38VupB> (дата обращения: 23.01.2024).

6. Васильева Ю.И. Сотрудничество России и Польши в транспортных перевозках / Ю.И. Васильева, Е.К. Телушкина // Европейский журнал социальных наук. – 2018. – №7–1. – С. 134–143. – EDN TDKARE

7. Сеть автодорог Калининградской области. Дорожное хозяйство. Министерство развития инфраструктуры Калининградской области [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://clck.ru/38VuvP> (дата обращения: 23.01.2024).

8. Указ Президента РФ «О некоторых вопросах осуществления международных автомобильных перевозок грузов» от 29.09.2022 г. №681 [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://clck.ru/38Vuwr> (дата обращения: 23.01.2024).

9. Постановление Правительства РФ от 30.09.2022 г. №1728 «О мерах по реализации Указа Президента Российской Федерации от 29 сентября 2022 г. №681 «О некоторых вопросах осуществления международных автомобильных перевозок грузов» электронный доступ: <https://clck.ru/38VuzB> (дата обращения: 23.01.2024).

10. Машкин А.Л. Анализ рисков в глобальной системе международных транспортных коридоров (МТК) / А.Л. Машкин, Е.С. Гоголина, К.В. Хафизов // Национальные и международные финансово-экономические проблемы автомобильного транспорта: сборник научных трудов. – М., 2022. – С. 119–129. – EDN KPADS

11. Иванова Н.А. Анализ развития транспортных систем в условиях цифровой трансформации / Н.А. Иванова, Е.Г. Тарасенко, И.К. Хасан // DSPA: Вопросы применения цифровой обработки сигналов. – 2023. – Т. 13. №4. – С. 17–21. – EDN UAXOTM