

***Машкин Аркадий Львович***

канд. экон. наук, доцент

***Гоголина Екатерина Сергеевна***

канд. техн. наук, доцент

***Телушкина Елена Константиновна***

канд. экон. наук, доцент

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

г. Москва

## **ПЕРСПЕКТИВЫ РАСШИРЕНИЯ ТРАНСПОРТНЫХ КОРИДОРОВ В КАЛИНИНГРАДСКУЮ ОБЛАСТЬ В 2024 ГОДУ**

*Аннотация:* в статье авторы проанализировали 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 возможности расширения существующих транспортных коридоров для обеспечения экономической и социальной безопасности области.

*Ключевые слова:* транспортная инфраструктура, анклав, транзитные маршруты.

Исторически сложилась ситуация, что Калининградская область (КО) оказалась не просто самым западным регионом РФ, а регионом, не имеющим границ с другими российскими регионами. Данное географическое положение накладывает огромное число логистических, управленческих, социальных проблем на саму область, так и на федеральные органы управления [1]. КО обладает огромным потенциалом развития, но этот потенциал находится в «заложенниках» у недружественных стран, которые практически полностью окружают территорию области. Ретроспективно анализируя транспортную составляющую, можно отметить, что спустя два года с начала СВО, у области накопились

проблемы, требующие решительного вмешательства федеральной власти, т.к. оказались заблокированы успешно развивавшиеся транспортные коридоры как с российскими регионами, так и с соседними европейскими странами. 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 повышает социальные, экономические и логистические риски [2].

Внутренняя и внешняя инфраструктура Калининградской области в области транспорта 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).

Калининградская *железная дорога* образована в 1992 г. и связана с сетью РЖД через железные дороги Литвы и Белоруссии. Уникальность дороги заключается в наличии участков двойной колеи (европейского стандарта 1435 мм и российского 1520 мм) от самых крупных городов области Калининграда и Черняховска до Польши (рис. 1).



Рис. 1. Карта железных дорог Калининградской области

Калининградская железная дорога располагает всеми необходимыми резервами пропускной способности: два транспортно-логистических центра, 29 грузовых станций (три из них – рядом с морскими портами), два терминала по перевалке зерновых грузов, четыре терминала по перевалке нефтепродуктов и 500 км станционных путей. Кроме этого, в Калининграде создан угольный терминал вместимостью 100 тыс. тонн и годовой мощностью 2 млн тонн.

Благодаря развитой транспортной инфраструктуре дочерними компаниями ОАО «РЖД» в досанкционный период был накоплен большой опыт по реализации мультимодальных проектов трансконтинентальных контейнерных перевозок из Китая в страны ЕС через территорию области. Однако введение экономических ограничений привело к слому устоявшихся партнерских связей с европейскими партнерами.

На фоне ужесточения антироссийских санкций ЕС и последовательной линии Литвы на максимально жесткое их практическое применение одной из наиболее острых проблем Калининградской области в настоящее время являются трудности в обеспечении грузового и пассажирского транзита. МИД Рос-

сии совместно с руководством Калининградской области, Минтрансом России, ОАО «РЖД» и другими профильными ведомствами предпринимают на постоянной основе все имеющиеся меры по противодействию деструктивным подходам литовской стороны.

Наиболее актуальной в рамках грузового транзита сейчас является проблема квотирования следующих в/из Калининградской области по железной дороге подсанкционных товаров. На настоящий момент сложилась совершенно ненормальная ситуация, когда по отдельным наиболее важным товарным позициям квоты полностью исчерпаны, в частности по цементу, а по другим, наоборот, до конца не выбираются полностью.

Согласно административным разъяснениям Европейской комиссии от 13 июля 2022 г., полный запрет на транзит в/из Калининградской области действует в отношении имеющих российское происхождение подсанкционных товаров (сталь, цемент, уголь, древесина, нефть, нефтепродукты и прочие), перемещаемых автомобильным транспортом. При этом рестрикции не распространяются на транзит подсанкционных гражданских товаров по железной дороге при ряде условий, среди которых квоты на количество и усиленный таможенный контроль [3].

По отдельным группам товаров квоты устанавливаются по основе среднегодовых объемов перевозок за последние три года и могут быть сокращены в случае отсутствия «реальной потребности». При этом странам – членам ЕС предписывается предотвращать все возможные формы обхода рестрикций, в том числе за счет соответствующих проверок грузов и отслеживания торговых потоков между Калининградом и остальной территорией России, а в случае обнаружения «необычных» транзитных потоков – принимать необходимые меры реагирования, включая отказ в осуществлении транзита и приостановку поставок до прояснения целей их назначения.

По информации ОАО «РЖД», в 2022 г. было использовано лишь 34% выделенных квот: при наличии квоты объемом более 3 млн тонн из России в Калининград был перевезен только 1 млн тонн, а из Калининградской области на

территорию РФ при квоте в 50 тыс. тонн – всего лишь 25 тыс. тонн. Недобор квот по ряду товаров обусловлен переориентацией перевозок на морские паромы и опасениями экономических операторов по поводу рисков транспортировки через территорию Литвы. Согласно установленным правилам, неиспользованные квоты прошлого периода не переносятся на следующий период и по итогу приводят к снижению рассчитываемого Литвой котируемого объема на следующий год (среднее значение за последние три года).

Согласно таможенной статистике, по итогам 2022 г. квоты были исчерпаны только по грузу «портландцемент прочий» (квота 256 тыс. тонн, провезено – 264 тыс. тонн). Начиная с октября 2022 г. в связи с большой востребованностью данного груза также использовались железнодорожно-паромное сообщение и каботажные линии [4].

Руководствуясь введенными ЕС ограничениями и на основании расчета среднего значения объемов перевезенных грузов за последние три года, Литва снизила в 2023 г. общий объем квот на 7% до 2,9 млн тонн (около 2,5 млн тонн в Калининградскую область и 0,4 млн тонн из Калининградской области), что на 0,2 млн тонн меньше, чем в 2022 г. На конец третьего квартала 2023 г. они были выбраны примерно на 33% от общего объема.

Часть котируемого объема (0,44 млн тонн или 18% от допустимого ввозимого объема) рассчитана для перевозки угля («уголь битуминозный прочий»). Однако в настоящее время области такого количества груза данной номенклатуры не требуется – годовая потребность оценивается в 0,15 млн тонн. Неиспользование железнодорожных квот по этой номенклатуре в итоге приведет к их общему снижению в 2024 г. [5].

Еще одним фактором, который негативно сказывается на калининградском транзите, стало ужесточение Литовскими железными дорогами процесса согласования заявок на перевозку грузов, что повлекло за собой задержки и дополнительные расходы грузоотправителей при оформлении необходимой сопроводительной документации. Кроме того, сохраняются введенные еще на фоне пандемии коронавируса литовской стороной ограничения на количество пасса-

жиров (300 человек, до недавнего времени – 500 человек), следующих транзитом в/из Калининград по упрощенным транзитным документам. Ситуация с железнодорожным транспортом пока находится в тупике, однако с изменением политики ЕС, все возможно стабилизировать, т.к. основное преимущество транспортного коридора (рис.2) – ширина ж/д колеи 1520 – существует как факт [6].

В настоящее время *морские грузоперевозки* между материковой территорией России и КО имеют ключевое значение для экономического развития области. Центральным портом области считается порт Калининграда, который включает в себя морской торговый, морской рыбный и речной порты. Его значение сложно переоценить, так как он является единственным незамерзающим портом России на Балтийском море и имеет выгодное географическое положение. На морском канале, который непосредствен соединяет порт Калининграда с открытым морем, расположены также порты двух соседних городов Балтийска и Светлого, где также имеются перевалочные мощности и пункты пропуска через государственную границу.

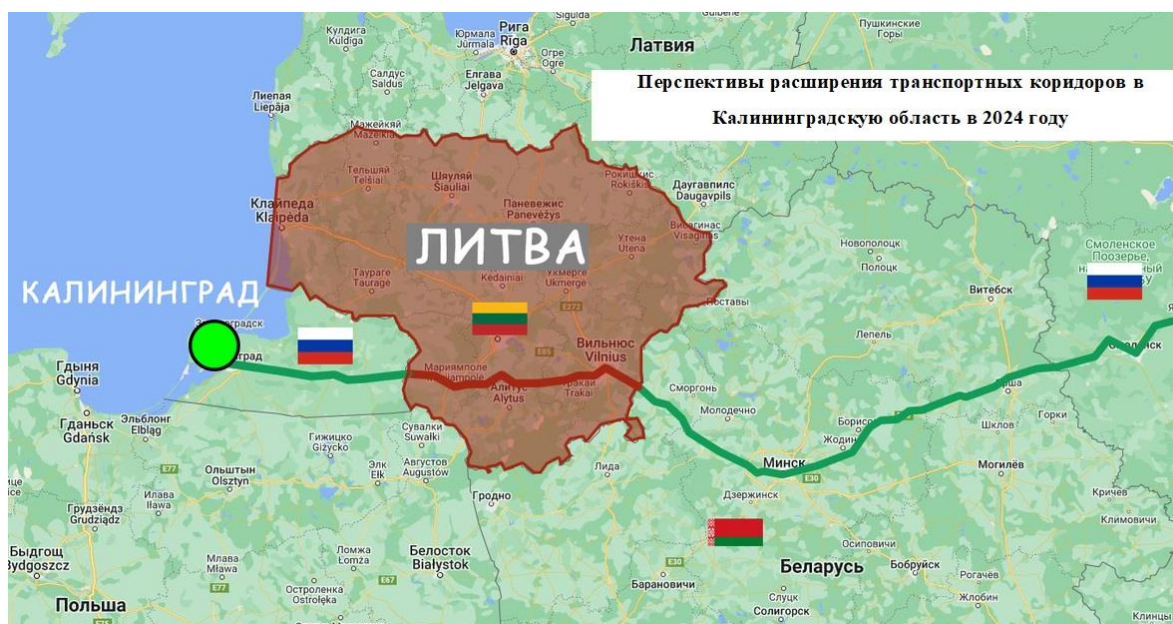


Рис. 2. Схема транспортного ж/д коридора в Калининградскую область

В связи с введенными антироссийскими рестрикциями и опасениями вторичных санкций с российскими грузами отказались работать ведущие мировые



морские контейнерные линии. В связи с чем внешнеторговый контейнерный грузооборот порта Калининграда в 2022 г. упал более чем на 30% по сравнению с 2021 г. с 10,5 млн тонн до 8,2 млн тонн.

Ситуация с паромным обеспечением (рис. 3) обстоит следующим образом: на линии Усть-Луга – Балтийск перевозка грузов обеспечивается 4 паромами и 2 универсальными сухогрузами, на линии Калининград – Бронка (Ленинградская область) работают 7 судов.

Также с конца 2022 г. запущена контейнерная линия между терминалами в Калининградской области и Санкт-Петербурге. Суммарно в настоящий момент между Калининградской областью и портами Ленинградской области курсируют 25 судов, которые обеспечивают транспортировку грузов и пассажиров. В планах также развитие железнодорожного паромного сообщения и доведение количество таких паромов до 6–7 штук, что снизило бы зависимость от железнодорожного транзита через территорию Литвы.

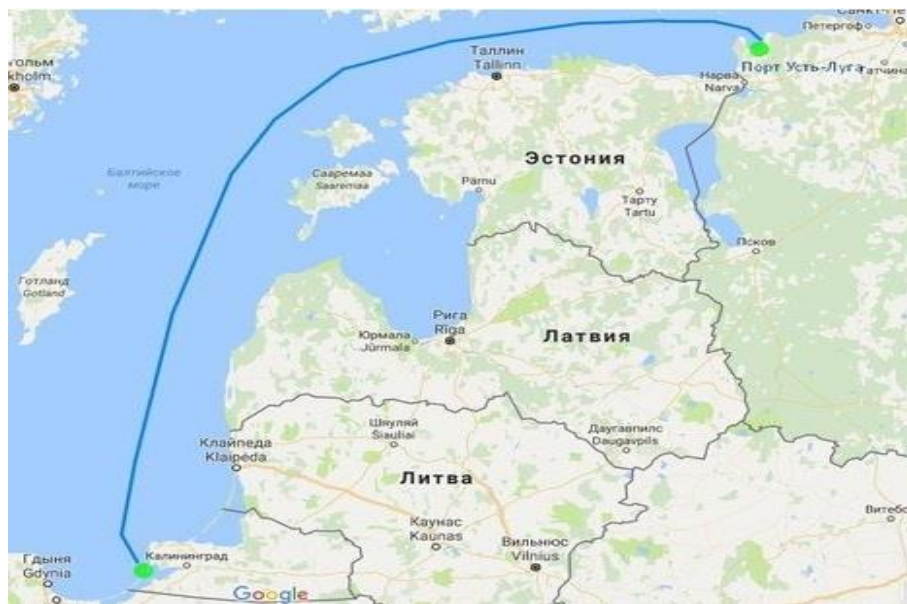


Рис. 3. Карта паромного маршрута Калининград (Балтийск) – Санкт Петербург (Усть-Луга)

Для субсидирования морских грузовых перевозок в Калининградскую область Правительство Российской Федерации выделило в сентября 2022 г. Росморречфлоту 1,37 млрд рублей из резервного фонда. В федеральном бюджете на 2023 г. на эти цели было запланировано уже 3,9 млрд рублей. В

2024 г. субсидирование судоходным компаниям тарифов морской доставки грузов в/из Калининградской области также продолжится, на эти цели в бюджете предварительно выделено 1,8 млрд рублей.

Среди перспективных проектов Правительства Калининградской области, призванных сгладить проблему транспортной блокады, можно выделить строительство нового морского терминала в г. Пионерском, который предполагается завершить к 2025 г. Проектная мощность проектируемого терминала предусматривает обработку 80 тыс. единиц накатных грузов при 312 судозаходов паромов в год, прием 225 тыс. круизных и 80 тыс. паромных пассажиров в год. В целом стратегия морских грузоперевозок в область, должна являться частью более значительной стратегии по развитию Северного морского пути, где значение Калининграда, как ворот в балтийское море, трудно переоценить [7].

*Воздушные перевозки* в Калининградской области осуществляются через международный аэропорт федерального значения Храброво, который является вторым по объему перевозок на территории Северо-Западного федерального округа после аэропорта Пулково в Санкт-Петербурге. Пропускная способность терминала составляет 5 млн пассажиров в год. Введение экономических санкций привело к падению по итогам 2022 г. пассажиропотока на 4,3% по сравнению с 2021 г. до 3,72 млн человек. Из них на внутренних воздушных линиях было перевезено 3,63 млн пассажиров (на 4,3% меньше, чем в 2021 г.), а на международных линиях – 90 тыс. пассажиров (снижение на 3,9% по сравнению с 2021 г.).

Главными факторами снижения стали закрытие воздушного пространства над аэропортами юга и центральной части России, запрет полетов в Европу для российских компаний, а также сложности с регистрацией авиапарка у отечественных перевозчиков. Рейсы в Калининград с конца февраля 2022 г. выполняются авиакомпаниями по измененному маршруту (рис. 4) через Ленинградскую область и нейтральные воды Балтийского моря.

Что касается грузооборота аэропорта Храброво, то на фоне проблем с калининградским транзитом он увеличился в 2022 г. на 0,6% по сравнению с



2021 г. и составил 8,5 тыс. тонны. Количество грузов и почты растет в среднем на 7% в квартал [8]. Дальнейшее улучшение общей ситуации эксперты связывают с дополнительной государственной поддержкой в виде стимуляции авиационных и курьерских компаний к выполнению чартерных грузовых перевозок.

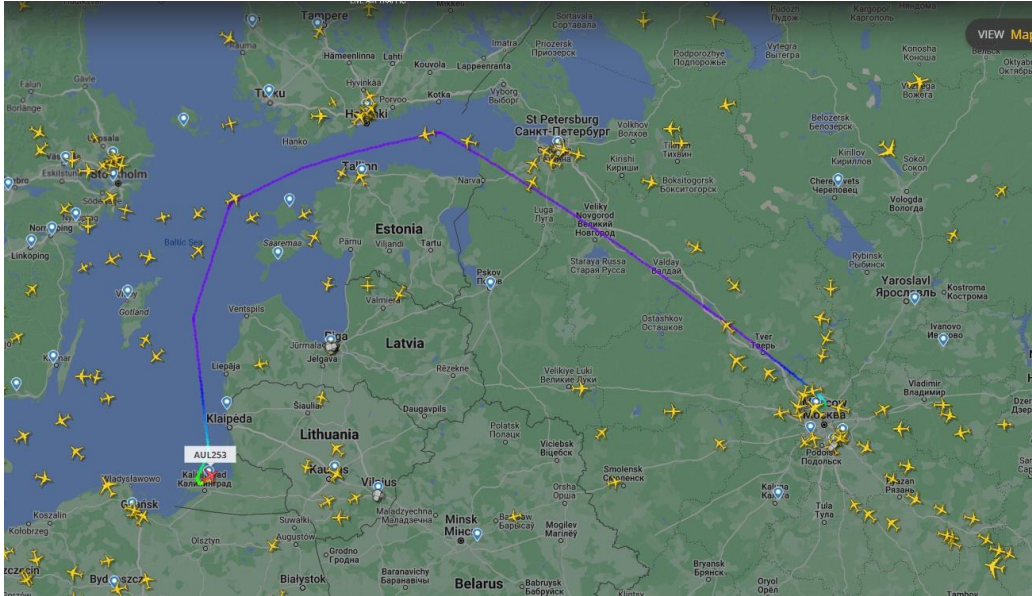


Рис. 4. Схема маршрута авиасообщения в Калининград из РФ

Таким образом, на настоящий момент Евросоюз и Литва создали жесткие ограничительные условия, сильно препятствующие нормальному транспортному сообщению между основной территорией России и Калининградской областью. Сухопутный транзит автомобильным и железнодорожным транспортом максимально затруднен, при чем перспективы его смягчения ни по политическим, ни по экономическим причинам не просматриваются в ближайшем будущем. Литвой фактически взят курс на постепенное ужесточение правил перевозки и сокращение выделяемых квот.

В связи с этим основной упор российские власти вынуждены делать на морские перевозки и в меньшей степени на воздушное сообщение (по причине высокой стоимости, которая оправдана в основном с точки зрения перевозки пассажиров и скоропортящихся товаров). Это влечет дополнительные существенные расходы федерального бюджета на всех этапах транспортировки – строительство новых портовых мощностей, дополнительных судов и паромов, увеличение частоты рейсов, выделение субсидий перевозчикам. Кроме того,

общая ситуация с нехваткой провозных мощностей негативно сказывается на поставках строительных материалов и, следовательно, на темпах реализации социально значимых и жизненно необходимых объектов на территории области, что также не может восприниматься как нормальная ситуация и требует от властей принятия дальнейших серьезных усилий. Тем не менее, с учетом всех введенных санкционных ограничений на настоящий момент можно констатировать, что калининградский транзит работает, а многофункциональная транспортная сеть области позволяет обеспечивать доставку грузов в/из региона, сохраняя его как один из основных транспортных узлов России [9].

### *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. 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 КПАДС

3. Официальный сайт ЕС (Official website of the European Union) [Электронный ресурс]. – Режим доступа: [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/AUTO/?uri=uriserv:OJ.L\\_.2022.111.01.0001.01.ENG&toc=OJ:L:2022:11:TOC](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/AUTO/?uri=uriserv:OJ.L_.2022.111.01.0001.01.ENG&toc=OJ:L:2022:11:TOC) (дата обращения: 23.02.2024).

4. Официальный сайт Калининградской областной таможни, Калининградская область [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://koblt.customs.gov.ru/statistic/vneshnyaya-torgovlya-kaliningradskoj-oblasti/2022> (дата обращения: 23.02.2024).

5. Федеральная служба государственной статистики (Росстат), Территориальный орган Федеральной службы государственной статистики по Калинин-

градской области [Электронный ресурс]. – Режим доступа: [https://39.rosstat.gov.ru/Industrial\\_production?ysclid=lql84u5dy56771394](https://39.rosstat.gov.ru/Industrial_production?ysclid=lql84u5dy56771394) (дата обращения: 23.02.2024).

6. Ulitsky M., Dreizen M., Serbian O., Mashkin A., Sokolova N. Study of opportunities to increase financial transparency of railway transport.

7. Улицкая Н.М. Северный морской путь как основное направление развития морских транспортных потоков / Н.М. Улицкая, Д.В. Юстратов // Национальные и международные финансово-экономические проблемы автомобильного транспорта: сборник научных трудов. – М., 2022. – С. 28–35. – EDN UNSQAU

8. РЖД Партнер.РУ [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.rzd-partner.ru/aviation/news/gruzooborot-aeroporta-kaliningrad-vyros-v-2022-godu-na-0-6-passazhiropotok-sokratilsya-na-4-3/> (дата обращения: 23.02.2024).

9. Mashkin A.L., Telushkina E.K., Ulitskaya N.M., Dreitsen M.A. Digital technologies of public administration in transport // 2021 Intelligent Technologies and Electronic Devices in Vehicle and Road Transport Complex, TIRVED 2021 – Conference Proceedings. 2021. DOI 10.1109/TIRVED53476.2021.9639103. EDN PWYWZL