

БАЛТИЙСКИЙ ФЕДЕРАЛЬНЫЙ УНИВЕРСИТЕТ ИМ. И. КАНТА
ИНСТИТУТ ГЕОПОЛИТИЧЕСКИХ И РЕГИОНАЛЬНЫХ ИССЛЕДОВАНИЙ

И. С. Гуменюк

МОНИТОРИНГ И АНАЛИЗ ОБЕСПЕЧЕНИЯ
ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ
НА КАЛИНИНГРАДСКОМ НАПРАВЛЕНИИ

Информационно-аналитический доклад

ИЗДАТЕЛЬСТВО БАЛТИЙСКОГО ФЕДЕРАЛЬНОГО УНИВЕРСИТЕТА
ИМ. ИММАНУИЛА КАНТА
2024

УДК 911.9
ББК 65.04
Г945

Рецензенты

С. С. Лачинский, кандидат географических наук, доцент,
старший научный сотрудник Лаборатории комплексного исследования
пространственного развития регионов Института проблем
региональной экономики РАН;

П. А. Гудев, кандидат исторических наук, руководитель Группы исследований
политики США и Канады в Мировом океане, ведущий научный сотрудник
Центра североамериканских исследований Института мировой экономики
и международных отношений им. Е. М. Примакова Российской академии наук
(ИМЭМО РАН)

Гуменюк, И. С.

Г945 **Мониторинг и анализ обеспечения транспортной безопасности на калининградском направлении** : информационно-аналитический доклад / И. С. Гуменюк. — Калининград : Издательство БФУ им. И. Канта, 2024. — 47 с.
ISBN 978-5-9971-0826-7

Представлены результаты анализа проблем обеспечения грузового и пассажирского сообщения между Калининградской областью и основной территорией России в разрезе отдельных видов транспорта, обеспечивающих данные грузоперевозки, в том числе проблем, возникших с началом проведения специальной военной операции и последовавшим ухудшением отношений между Российской Федерацией и странами Европейского союза и НАТО. Подробно рассмотрены механизмы обеспечения транспортной связности региона до 2022 года и последующие механизмы адаптации в условиях санкционной политики стран ЕС и ответных мер со стороны России.

Материалы могут быть полезны в первую очередь органам государственной власти и разнообразным отраслевым ведомствам, принимающим управленческие решения, направленные на развитие механизмов транспортной связности Калининградской области. Представленная информация также может быть использована в научно-исследовательских, образовательных и просветительских целях.

Исследование выполнено в рамках Государственного задания Министерства науки и высшего образования РФ № 4462-23 «Мониторинг и анализ геополитических рисков Российской Федерации на калининградском направлении, а также обеспечение Калининградской областью национальных интересов Российской Федерации в сфере гуманитарного знания».

УДК 911.9
ББК 65.04

ISBN 978-5-9971-0826-7

© Гуменюк И. С., 2024
© БФУ им. И. Канта, 2024

СОДЕРЖАНИЕ

ВВЕДЕНИЕ.....	4
Раздел 1. Анализ проблем обеспечения грузоперевозок между Калининградской областью и основной территорией России, в том числе в разрезе отдельных видов транспорта, обеспечивающих данные грузоперевозки.....	5
Раздел 2. Анализ существующих механизмов обеспечения пассажирских перевозок между Калининградской областью и основной территорией России, в том числе в разрезе отдельных видов транспорта, обеспечивающих данные грузоперевозки	18
Раздел 3. Анализ работы внутриобластных грузопассажирских транспортных коридоров в контексте обеспечения комплексного социально-экономического развития Калининградской области. Обоснование возможностей совершенствования внутриобластных транспортных коридоров и запуска новых маршрутов	31
ЗАКЛЮЧЕНИЕ	46

ВВЕДЕНИЕ

В условиях эксклавного положения Калининградской области задача обеспечения надежного грузового и пассажирского сообщения между регионом и основной территорией страны всегда относилась к числу фундаментальных в контексте социально-экономического развития области. За годы существования региона в формате российского эксклава на Балтике неоднократно менялись внутренние и внешние политические и экономические условия, что вызывало необходимость адаптироваться к ним как региону в целом, так и механизмам обеспечения его транспортной безопасности. Такая адаптивная способность является важным условием и для стабильного функционирования Калининградской области в целом, и для обеспечения устойчивых связей российского эксклава с основной территорией страны.

За последние несколько лет экономический вопрос обеспечения транспортной связности Калининградской области перерос в вопрос геостратегической важности, определяющий все аспекты функционирования региона. Санкции стран Европейского союза в отношении Российской Федерации и Республики Беларусь и ответные меры, принятые нашим государством, создали новую геополитическую и геоэкономическую реальность, в которой предыдущие механизмы обеспечения транспортной связности Калининградской области с основной территорией страны перестали работать. В результате федеральные и региональные органы власти столкнулись с необходимостью выработки и принятия мер обеспечения транспортной связности региона в условиях цейтнота.

В рамках данного аналитического доклада анализируется то, как ограничительные меры, вводимые Евросоюзом в отношении Российской Федерации и Республики Беларусь, повлияли на возможности обеспечения транспортной связности эксклавного региона с основной территорией страны и какие ответные шаги предпринимались в целях преодоления возникающих кризисных ситуаций. Структурно аналитический доклад разбит на отдельные разделы. Последовательно анализируется ситуация с обеспечением грузового и пассажирского сообщения между регионом и основной территорией России. Последний раздел посвящен анализу работы внутриобластных грузопассажирских транспортных коридоров в контексте обеспечения комплексного социально-экономического развития Калининградской области. В том числе обосновываются возможности совершенствования внутриобластных транспортных коридоров и запуска новых маршрутов в целях повышения уровня транспортной связности населенных пунктов региона.

Раздел 1

АНАЛИЗ ПРОБЛЕМ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ГРУЗОПЕРЕВОЗОК МЕЖДУ КАЛИНИНГРАДСКОЙ ОБЛАСТЬЮ И ОСНОВНОЙ ТЕРРИТОРИЕЙ РОССИИ, В ТОМ ЧИСЛЕ В РАЗРЕЗЕ ОТДЕЛЬНЫХ ВИДОВ ТРАНСПОРТА, ОБЕСПЕЧИВАЮЩИХ ДАННЫЕ ГРУЗОПЕРЕВОЗКИ

Транспортная система Калининградской области, являясь неотъемлемым элементом территориальной социально-экономической системы региона, за последние 30 лет неоднократно сталкивалась с необходимостью внутренней трансформации в целях адаптации к изменяющимся политическим и экономическим условиям. Такая адаптивная способность — важное условие для стабильного функционирования всего региона в целом, а также для обеспечения устойчивых связей российского эксклава с основной территорией страны. С началом проведения специальной военной операции и введением санкций в отношении России и Белоруссии со стороны стран ЕС экономические и политические условия функционирования Калининградской области вновь кардинально трансформировались. В контексте вопроса функционирования транспортной системы Калининградской области отметим, что в первую очередь существенно изменились условия для обеспечения транспортной грузовой и пассажирской связности региона с основной территорией России. Прежде чем анализировать механизмы адаптации грузоперевозок между Калининградской областью и основной территорией РФ, появившиеся после 24 февраля 2022 года, целесообразно кратко описать работу транспортного комплекса региона в предыдущий период, в том числе функционирование отдельных видов транспорта.

Железнодорожный комплекс Калининградской области до 2022 года

До февраля 2022 года железнодорожный транспорт был основным видом транспорта, обеспечивавшим грузоперевозки между Калининградской областью и основной территорией России. В 2021 году объем грузов, перевезенных железнодорожным транспортом региона, составил 13,7 млн тонн. В период с 2013 по 2021 год более высокие годовые показатели грузоперевозок железнодорожным транспортом были зафиксированы только в 2013 и 2018 годах

Раздел 1

(табл. 1). При этом почти 24 % (3,3 млн тонн) перевезенных грузов приходилось на отправленные грузы, остальное приходилось на прибывающие грузы. Такой показатель объема отправленных грузов — самый высокий за последние 20 лет.

Таблица 1

Показатели работы транспортного комплекса Калининградской области¹

Показатель	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Количество грузов, перевезенных железнодорожным транспортом, млн тонн	14,0	12,6	11,4	10,7	13,4	15,7	13,22	12,57	13,77
Количество грузов, переработанных портовым комплексом региона, млн тонн	13,7	13,9	13,8	11,7	13,8	14,0	11,06	10,43	10,65
Контейнерооборот портового комплекса региона, тыс. ДФЭ	322,6	325,2	179,4	189,0	239,2	276,4	320,4	281,2	437,4
Количество грузов, перевезенных автомобильным транспортом региона (юридические лица и индивидуальные предприниматели, без оценки деятельности субъектов малого предпринимательства), млн тонн	6,8	7,4	7,3	5,3	4,9	4,9	6,4	6,4	5,8
Грузооборот автомобильного транспорта региона на коммерческой основе (юридические лица и индивидуальные предприниматели, без оценки деятельности субъектов малого предпринимательства), млн т·км	2535	2363	2236	2113	1760	1878	1919	1751	1680

Источник: Из публичного выступления Мошкова А.Н., заместителя директора Северо-Западного бассейнового филиала ФГУП «Росморпорт», начальника Калининградского управления на заседании Комитета по транспорту и таможенной политике Калининградской торгово-промышленной палаты 06.12.2022 года. URL: <https://www.youtube.com/watch?v=5UDvaJm7LRw&list=PLCcQ18Q75XhoUNW93GrHmJJpmfCQkOsW5&index=15&t=2377s> (дата обращения: 05.04.2023) ; Грузовой транспорт // Территориальный орган Федеральной службы государственной статистики по Калининградской области. URL: https://39.rosstat.gov.ru/statistical_news/document/200764 (дата обращения: 05.04.2023).

¹ См.: Транспортный комплекс // Министерство развития инфраструктуры Калининградской области. URL: <https://infrastruktura.gov39.ru/activity/transport/> (дата обращения: 12.07.2023).

Основными видами грузов, отправляемыми железной дорогой, по итогам 2021 года стали:

- жмых, 1,4 млн тонн;
- грузы в контейнерах, 0,6 млн тонн;
- автомобили, 0,26 млн тонн.

Еще порядка 0,2 млн тонн отправленных грузов пришлось на внутри-областные перевозки (174 тыс. тонн зерна и 85 тыс. тонн инертно-строительных грузов)¹.

Из 10,4 млн тонн грузов, принятых по итогам 2021 года железной дорогой региона, порядка 3 млн тонн (126 тыс. ДФЭ²) относилось к транзитным грузам, перевозимым с использованием контейнеров. Железнодорожная транзитная грузовая линия между Китаем и Европой, проходящая через Калининградскую область, динамично развивалась последние несколько лет. Объем контейнерных перевозок 2021 года превышал аналогичный показатель 2020 года в 2,6 раза. При этом транзитные контейнерные перевозки обеспечивались как при помощи морских (Балтийск и Калининград — 106,4 тыс. ДФЭ), так и сухопутных (Мамоново, Железнодорожный — 19,9 тыс. ДФЭ) железнодорожных таможенных терминалов (рис. 1). Данное направление грузовых перевозок являлось одним из наиболее динамично растущих в регионе, а его транспортно-логистический потенциал оценивался на уровне 1,2 млн тыс. ДФЭ в год, руководство Калининградской железной дороги планировало достигнуть такого показателя к 2024 году³.

Около 2,5 млн тонн из 10,4 млн тонн принятых грузов (25 %) в 2021 году предназначалось для нужд региона. Это факт стал известен уже после начала СВО, когда Европейская комиссия 13 июля 2022 года разрешила перевозить подсанкционные товары в Калининград и из Калининграда через Литву только для нужд эксклава и только по железной дороге, но объемы должны были соответствовать средним показателям железнодорожных перевозок за последние 3 года. В 2022 году такая квота составила около 3,1 млн тонн, из которых порядка 2,5 млн тонн приходилось на грузы, ввозимые в Калининградскую область и около 0,5 млн тонн — на вывозимые из Калининградской области в направлении основной территории России⁴.

Таким образом, можно предположить, что оставшиеся 50 % принятых железной дорогой грузов относились к категории экспортных были переработаны портовым комплексом Калининградской области.

¹ См.: Калининградская железная дорога : [презентационный буклет] // Официальный сайт Калининградской железной дороги. URL: <https://kzd.rzd.ru/api/media/resources/1858134> (дата обращения: 12.07.2023).

² ДФЭ (TEU) — обозначает грузовую вместимость одного 20-футового контейнера.

³ См.: Транзитный потенциал Калининградской железной дороги : [презентационный буклет] // Официальный сайт Калининградской железной дороги. URL: <https://kzd.rzd.ru/api/media/resources/c/40/121/3016> (дата обращения: 12.07.2023).

⁴ См.: Квота Литвы на 2023 год для калининградского транзита составила 2,89 млн т // Интерфакс. URL: <https://www.interfax.ru/world/886938> (дата обращения: 05.04.2023).

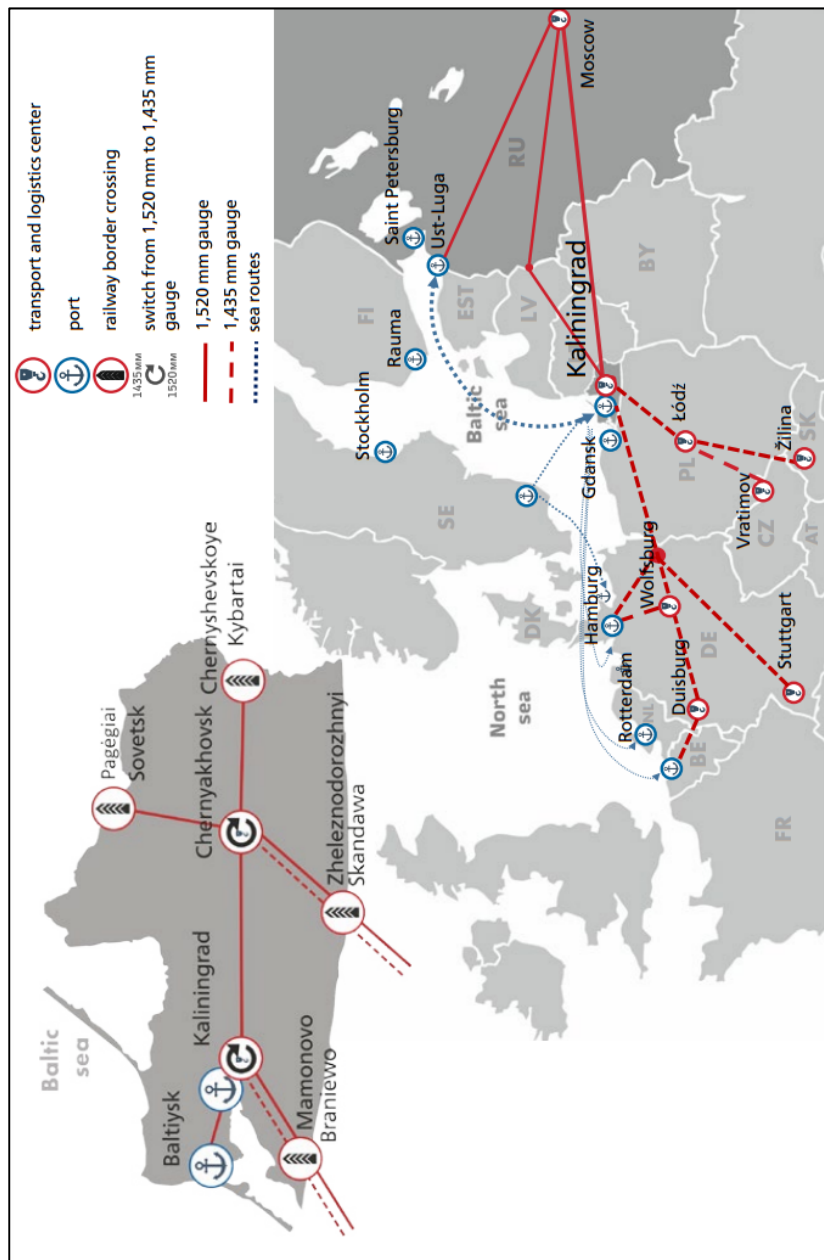


Рис. 1. Калининградская железная дорога в транспортной системе Европы¹

¹ См.: Транзитный потенциал Калининградской железной дороги : [презентационный буклет] // Официальный сайт Калининградской железной дороги. URL: <https://kzd.rzd.ru/api/media/resources/c/40/121/5016> (дата обращения: 12.07.2023).

Портовый комплекс Калининградской области до 2022 года

По итогам 2021 года показатели грузооборота портового комплекса Калининградской области составили 10,65 млн тонн, что на 2 % превысило показатели 2020 года. Вместе с тем статистика последних лет (см. табл. 1) свидетельствует, что показатели 2021 года существенно отставали от среднегодовых значений в 14 млн тонн, которые были характерны для региона в 2013—2018 годах (в этот период было зафиксировано резкое падение показателей лишь по итогам 2016 года). Портовый комплекс Калининградской области в предыдущие годы отличался ярковыраженной экспортной специализацией перерабатываемых грузов. Например, в 2008 году из 15,4 млн тонн переработанных грузов 11,7 млн тонн (75 %) относились к категории экспортных. В последующие годы данный дисбаланс начал меняться — за счет как сокращения объема экспортных грузов, так и роста импортных и каботажных грузов. Так, по итогам 2021 года из 10,6 млн тонн переработанных грузов на долю экспорта приходилось 42,5 % (4,6 млн тонн), импортные грузы составляли 36,5 % (3,6 млн тонн), остальное — каботажные перевозки (1,2 млн тонн).

При невысоких показателях (в сравнении с периодом 2013—2018 годов) общего объема перерабатываемых грузов морской порт в последние годы демонстрировал динамичный рост объема контейнерных перевозок (см. табл. 1). По итогам 2021 года были достигнуты рекордные для портового комплекса региона показатели — 437,4 тыс. ДФЭ, что на 55 % выше показателя предыдущего года. До 2021 года самый высокий показатель контейнерооборота был зафиксирован в 2012 году — 372,4 млн тонн.

По номенклатуре переработанных грузов по итогам 2021 года объем навалочных грузов составил 1,04 млн тонн, в том числе 0,46 млн тонн угля; объем насыпных грузов — 3,57 млн тонн, генеральных грузов — 1,2 млн тонн, лесных грузов — 0,05 млн тонн.

Автомобильный транспорт Калининградской области до 2022 года

По итогам 2021 года автомобильным транспортом региона (без учета деятельности субъектов малого предпринимательства) перевезено 5,8 млн тонн (см. табл. 1). Показатель 2021 года оказался ниже, чем в предыдущие 2 года. При этом сократился и грузооборот транспорта — до отметки 1680 млн т·км,

что также ниже, чем значения предыдущих 2 лет. Из 5,8 млн тонн перевезенных грузов на долю крупных и средних предприятий всех видов деятельности приходилось 3,1 млн тонн (53 %), из которых 1,8 млн тонн перевезено на коммерческой основе¹. Более половины объема грузов (1,9 млн тонн) крупными и средними предприятиями всех видов деятельности перевозилось в междугороднем направлении, на долю международных перевозок приходилось порядка 0,4 млн тонн (12 %), по внутригородским и пригородным маршрутам в 2021 году было перевезено 0,73 млн тонн грузов. Среднее расстояние перевозки грузов составило 311,8 км, а на коммерческой основе — 474,2 км.

Адаптация механизма обеспечения грузоперевозок между Калининградской областью и основной территорией России в условиях санкционной политики стран ЕС и ответных мер со стороны РФ

В контексте обеспечения грузоперевозок между Калининградской областью и основной территорией России первой по времени введения санкционной мерой со стороны стран ЕС стал практически полный запрет въезда на территорию стран Евросоюза для коммерческого грузового транспорта из России и Белоруссии. Сохраняется только возможность получения разрешения на доставку отдельных видов товаров — фармацевтических, медицинских, сельскохозяйственных и пищевых продуктов и т. п.; однако это довольно ресурсозатратно.

Первоначально для калининградского сообщения с основной территорией России сделали исключение, но через несколько месяцев перевозки все равно ограничили, запретив на территории Литвы автомобильный транзит санкционных грузов. Осенью 2022 года Россия ввела зеркальные меры, разрешив европейским грузовикам въезд только в приграничную зону. В этом случае для Калининградской области также было сделано исключение, разрешившее европейским автоперевозчикам транспортировать товары непосредственно до пункта назначения без перегрузки/перцепки на границе². Такое развитие событий практически полностью перекрыло для калининградских перевозчиков европейское направление (а именно оно и было основным в их работе) и существенно ограничило возможность перевозок в (из) другие регионы Рос-

¹ См.: *Транспорт* в Калининградской области 2022 : статистический сборник / Территориальный орган Федеральной службы государственной статистики по Калининградской области. Калининград, 2022.

² См.: *Автомобильные грузоперевозки в Калининградской области упали до минимума*. URL: <https://trans.ru/news/avtomobilnie-gruzoperevozki-v-kaliningradskoi-oblasti-upali-do-minimuma> (дата обращения: 05.04.2023).

сии. В результате объем автомобильных грузоперевозок в Калининградской области по итогам 2022 года сократился до 2,9 млн тонн, что составило минимальное значение за последние 10 лет.

Даже в условиях коронавирусных ограничений, действовавших в 2020—2021 годах и существенно сокращавших возможности перемещения коммерческого транспорта через государственную границу, объем перевозимых грузов был выше (4,3 млн тонн в 2020 году и 3,1 млн тонн в 2021 году). Санкционные меры ЕС в отношении региональных автокомпаний могли бы иметь для региона катастрофические последствия, но определенным смягчающим буфером оказался как раз период пандемии. Коронавирусные ограничения заставили многих региональных автоперевозчиков перевести автопарк на основную территорию России в поисках новых грузовладельцев. Как итог — большая часть автопарка, которая когда-то обеспечивала основную грузоперевозку между странами ЕС, Калининградской областью и основной территорией России, в настоящее время осуществляет грузоперевозки внутри страны или между Россией и дружественными странами, в которые въезд для российского коммерческого автотранспорта разрешен.

Двадцать второго мая 2023 года было опубликовано обращение Государственной думы Федерального собрания Российской Федерации «К Правительству Российской Федерации о принятии мер к польским автомобильным перевозчикам в связи с антироссийской политикой польских властей», где Правительству Российской Федерации предлагалось рассмотреть запрет перевозок грузов польским автомобильным транспортом по территории Российской Федерации, допустив перемещение их транспортных средств от государственной границы РФ до ближайших таможенных терминалов для сцепки прицепов или полуприцепов либо перегрузки товаров на транспорт российских перевозчиков, а также исключение возможности заправки топливом транспортных средств польских автомобильных перевозчиков по российским розничным ценам, установив для них стоимость топлива на уровне цен Европейского союза¹.

При этом, по заявлению губернатора Калининградской области А. А. Алиханова, «польские перевозчики составляют 15—18 % от иностранных перевозчиков, которые доставляют грузы в Калининградскую область. С учетом нашей географии на регион не будет распространен запрет работы польских транспортных компаний»². Таким образом, можно предположить, что на долю польских перевозчиков на калининградском направлении приходилось не

¹ См.: *Об обращении Государственной думы Федерального собрания Российской Федерации «К Правительству Российской Федерации о принятии мер к польским автомобильным перевозчикам в связи с антироссийской политикой польских властей»* № 364339-8. URL: https://sozd.duma.gov.ru/bill/364339-8#bh_histras (дата обращения: 26.05.2023).

² См.: *Польским перевозчикам не запретят въезд в Калининградскую область* // Trans.ru. URL: <https://trans.ru/news/polskim-perevozchikam-ne-zapretyat-vezd-v-kaliningrad-skiyu-oblast> (дата обращения: 26.05.2023).

более 0,5 млн тонн грузов в 2022 году. Даже в случае введения запрета для польских перевозчиков на работу на калининградском направлении (хотя губернатор региона отметил, что если Правительство и введет данный запрет, на Калининградскую область он распространяться не будет), то переориентировать такой объем груза на транспортные компании из других стран можно достаточно быстро.

Самые существенные изменения в обеспечении транспортной связности региона возникли из-за запрета со стороны Литвы на сухопутный транзит санкционных категорий грузов. Российская сталь и другие изделия из черных металлов были запрещены к пересечению территории ЕС с 17 июня 2022 года; цемент, алкоголь, изделия из древесины, стекла, алюминия, бумажная продукция, гипс, детали судов — с 10 июля; уголь и другие виды твердого ископаемого топлива — с 10 августа; а большая часть нефти, кроме трубопроводной, — с 5 декабря¹. Одновременно с этим Европейская комиссия 13 июля 2022 года разрешила перевозить подсанкционные товары в калининградском направлении через Литву только для нужд эксклава и только по железной дороге, но объемы должны соответствовать средним показателям железнодорожных перевозок за последние 3 года².

Квота для перевозки грузов через Литву в Калининград и обратно на 2023 год составляет 2,89 млн тонн — почти на 7 % меньше, чем в 2022 году, когда было разрешено провезти 3,1 млн тонн. В 2023 году с материковой части России в Калининградскую область было разрешено перевезти через Литву до 2,47 млн тонн товаров, а в обратном направлении — до 420 тыс. тонн. Из России в Калининградскую область разрешено провезти 420 тыс. тонн древесины и изделий из нее, цемента, удобрений, предметов роскоши и других товаров; 710 тыс. тонн угля и угольной продукции; 50 тыс. тонн строительных материалов, химической и промышленной продукции и других товаров; 78 тыс. тонн нефти и нефтепродуктов и 520 тыс. тонн железа и стали. Из Калининградской области в Россию через Литву можно было перевезти 0,4 млн тонн древесины и изделий из нее, цемента, удобрений, предметов роскоши и других товаров этой группы; 17 тыс. тонн строительных материалов, химических и промышленных и других товаров; 0,4 тыс. тонн нефти и нефтепродуктов, 0,2 тыс. тонн железа и стали.

Снижение квоты на 2023 год связано с тем, что в 2022 году, по информации литовской стороны, квоты не были до конца использованы. Из разрешенных 3,1 млн тонн грузов было перевезено только 1,8 млн тонн³. Данное

¹ См.: *Ограничения ЕС, США, Великобритании, Японии, Швейцарии, Канады и Австралии на импортные и экспортные операции с Россией*. URL: https://www.altaru.ru/tnved/forbidden_codes/ (дата обращения: 05.04.2023).

² См.: *Implementation of sanctions: Commission provides additional guidance on the transit of goods from Russia*. European Commission. URL: https://ec.europa.eu/commission/press-corner/detail/en/ip_22_4507 (дата обращения: 05.04.2023).

³ См.: *Квота Литвы на 2023 год для калининградского транзита составила 2,89 млн т*. URL: <https://www.interfax.ru/world/886938> (дата обращения: 05.04.2023).

обстоятельство можно объяснить тем фактом, что уже к середине 2022 года были предприняты меры по наращиванию мощности каботажных перевозок между регионом и остальными российскими портами Балтийского моря, а также переориентацией большей части грузовладельцев на данный вид транспорта. К концу 2022 года на каботажных линиях между портами Калининградской области и остальными российскими портами, расположенными на побережье Балтийского моря, на регулярной основе грузоперевозки обеспечивали 19 судов разного типа совокупной грузоподъемностью (дедвейтом) свыше 100 тыс. тонн (табл. 2).

Таблица 2

Состав флота, обеспечивающего каботажные перевозки по линии порты Калининградской области — порты Ленинградской области, на конец 2022 года

Единица флота	Судоходная линия и порты захода	Заход в порт	Грузоподъемность (дедвейт), тыс. тонн	Оператор
1. Железнодорожный паром «Маршал Рокоссовский»	Усть-Луга — Балтийск	1 раз в 5 дней	11,9	ФГУП «Росморпорт»
2. Железнодорожный паром «Генерал Черняховский»	Усть-Луга — Балтийск	1 раз в 5 дней	11,9	
3. Судно типа RO-RO/LO-LO «Спарта»	Усть-Луга / Санкт-Петербург — Балтийск	1 раз в неделю	6,7	
4. Судно типа RO-RO/LO-LO «Спарта-2»	Усть-Луга / Санкт-Петербург — Балтийск	1 раз в неделю	8,1	
5. Железнодорожный паром «Балтийск»	Усть-Луга — Балтийск	1 раз в 5 дней	9,7	ООО «Оборонлогистика»
6. Железнодорожный паром «Амбал»	Усть-Луга — Балтийск	1 раз в 5 дней	10	
7. Теплоход «Холмогоры»	Бронка — Калининград (КМТП*)	1 раз в неделю	4,3	ОАО «Северное морское пароходство»
8. Теплоход «Капитан Миронов»	Бронка — Калининград (КМТП)	1 раз в неделю	4,6	
9. Теплоход СМП «Северодвинск»	Бронка — Калининград (КМТП)	1 раз в неделю	6,5	
10. Теплоход «Механик Котцов»	Бронка — Калининград (КМТП)	1 раз в неделю	2,6	АО «Совфрахт»
11. Теплоход «Механик Красковский»	Бронка — Калининград (КМТП)	1 раз в неделю	2,6	
12. Теплоход «Механик Ярцев»	Бронка — Калининград (КМТП)	1 раз в неделю	2,6	

Единица флота	Судоходная линия и порты захода	Заход в порт	Грузоподъемность (дедвейт), тыс. тонн	Оператор
13. Теплоход «СТК-1004»	Бронка — Калининград (КМТП)	1 раз в неделю	1,5	«Алгоритм групп»
14. Теплоход «СТК-1019»	Бронка — Калининград (КМТП)	1 раз в неделю	1,5	
15. Теплоход «СТК-1023»	Бронка — Калининград (КМТП)	1 раз в неделю	1,5	
16. Теплоход «СТК-1028»	Бронка — Калининград (КМТП)	1 раз в неделю	1,5	
17. Теплоход «Волго-Балт-203»	Бронка — Калининград (КМТП)	1 раз в неделю	3,5	
18. Теплоход «Святая Варвара»	Бронка — Балтийск	1 раз в неделю	4,2	
19. Теплоход «РЗС Константа»	Санкт-Петербург — Балтийск	1 раз в неделю	7,3	ООО «ВЭД-Центр»

* КМТП — Калининградский морской торговый порт.

Источник: Из публичного выступления Мошкова А.Н., заместителя директора Северо-Западного бассейнового филиала ФГУП «Росморпорт», начальника Калининградского управления на заседании Комитета по транспорту и таможенной политике Калининградской торгово-промышленной палаты 06.12.2022 года. URL: <https://www.youtube.com/watch?v=5UDvaJm7LRw&t=2361s> (дата обращения: 05.04.2023).

В результате такой переориентации доля каботажных грузоперевозок в общем объеме грузооборота морского порта Калининграда по итогам 2022 года возросла до 27,7%, что в абсолютном значении составило 2500 тыс. тонн. Вместе с тем необходимо отметить, что санкции в целом повлияли на показатели работы морского порта Калининграда. За 2022 год грузооборот порта составил 9 млн тонн, что стало минимальным значением за период с 2008 по 2022 год.

За 6 месяцев 2023 года объем каботажных перевозок составил 1,55 млн тонн — на 57% выше, чем за аналогичный период предыдущего года. Таким образом, по итогам 2023 года объем каботажных перевозок превысил отметку в 3 млн тонн.

Обоснование возможностей запуска новых маршрутов перевозки грузов между Калининградской областью и основной территорией России

С точки зрения расширения пропускной способности действующих грузовых маршрутов между Калининградской областью и основной территорией России можно выделить несколько приоритетных проектов, которые в настоящее время обсуждаются с целью повышения транспортной безопасности региона.

1. Сегодня каботажные перевозки обеспечиваются силами 19 судов, при этом в плане универсальности и возможности обеспечения мультимодальных перевозок наибольшим спросом среди грузовладельцев пользуются четыре железнодорожных парома и два универсальных судна типа RO-RO/LO-LO. Для полноценного удовлетворения спроса на контейнерные и железнодорожные перевозки необходимо поставить на каботажные линии еще как минимум три парома. Для решения этой проблемы Правительство Калининградской области в настоящее время прорабатывает вопрос строительства трех новых паромов для нужд региона за счет федерального бюджета¹. Президент РФ В.В. Путин 27 сентября 2023 года дал поручение представить предложения по строительству на российских судостроительных верфях трех железнодорожных паромов для железнодорожной паромной переправы Усть-Луга — Балтийск, определив сроки и источники финансирования².

2. Вторым важным проектом, позволяющим существенно расширить транспортно-логистические возможности и нарастить складские портовые мощности региона, является проект запуска грузопассажирского морского комплекса в городе Пионерском. Проект предусматривает строительство не только специализированной портовой пассажирской инфраструктуры, но и терминала для приема и обслуживания судов типа RO-RO/LO-LO. По заявлению А.Н. Мошкова, заместителя директора Северо-Западного бассейнового филиала ФГУП «Росморпорт», начальника Калининградского управления,

¹ См.: Из публичного выступления Рольбинова А.С., заместителя Председателя Правительства Калининградской области на заседании Комитета по транспорту и таможенной политике Калининградской торгово-промышленной палаты 19.07.2023 года. URL: https://www.youtube.com/watch?v=qSy_nlxhxYA&list=PLCcQ18Q75XhoUNW93GrHmJJpmfCQkOsW5&index=1 (дата обращения: 02.08.2023).

² См.: Путин поручил определить сроки и места строительства паромов для Калининградской области. URL: <https://kgd.ru/news/society/item/106368-putin-poruchil-opredelit-sroki-i-mesta-stroitelstva-paromov-dlya-kaliningradskoj-oblasti> (дата обращения: 02.10.2023).

сдача объекта в эксплуатацию запланирована на конец 2024 года, и в навигацию 2025 года данный портовый терминал будет работать в полном объеме¹.

Активная переориентация грузоперевозок с сухопутного на морской вид транспорта, чему способствовало в том числе и субсидирование из федерального бюджета российским организациям для возмещения расходов на осуществление морских перевозок грузов в (из) Калининградскую область в условиях внешнего санкционного воздействия², привела к тому, что по итогам 2022 года российской стороной не были в полной мере реализованы квоты на железнодорожный транзит, установленный Литвой. Это и привело к сокращению квоты на 2023 год³. При этом сохраняется угроза того, что и по итогам 2023 года данная квота не будет реализована в полном объеме. Вместе с тем Калининградская железная дорога активно работает над ростом объема перевезенных грузов, чему способствует и развитие такого вида железнодорожных перевозок, как контрейлерные перевозки, которые являются примером мультимодального автомобильно-железнодорожного вида грузоперевозок⁴. Данный способ перевозки в будущем может помочь решению проблемы периодического появления очередей на автомобильных пунктах пропуска на российско-литовской государственной границе. Подобные случаи фиксировались в апреле⁵, а также в сентябре 2023 года⁶.

¹ См.: Из публичного выступления Мошкова А. Н., заместителя директора Северо-Западного бассейнового филиала ФГУП «Росморпорт», начальника Калининградского управления на заседании Комитета по транспорту и таможенной политике Калининградской торгово-промышленной палаты 19.07.2023 года. URL: https://www.youtube.com/watch?v=qSy_nlxhxYA&list=PLCcQl8Q75XhoUNW93GrHmJJpmfCQkOsW5&index=1 (дата обращения: 02.08.2023).

² См.: Об утверждении Правил предоставления субсидий из федерального бюджета российским организациям для возмещения расходов на осуществление морских перевозок грузов в (из) Калининградскую область в условиях внешнего санкционного воздействия : постановление Правительства РФ от 21.09.2022 № 665 (ред. от 13.07.2023). URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_427180/ (дата обращения: 01.08.2023).

³ См.: Квота Литвы на 2023 год для калининградского транзита составила 2,89 млн тонн // Новости Интерфакс. URL: <https://www.interfax.ru/world/886938> (дата обращения: 01.08.2023).

⁴ См.: Развитие контрейлерных перевозок : [презентационный буклет] // Официальный сайт Калининградской железной дороги. URL: <https://kzd.rzd.ru/api/media/resources/1742917?> (дата обращения: 01.08.2023).

⁵ См.: Образовавшаяся очередь из грузовиков на российско-литовской границе постепенно сокращается — таможня РФ // Новости Интерфакс. URL: <https://www.interfax-russia.ru/northwest/news/obrazovavshayasya-ochered-iz-gruzovikov-na-rossiysko-litovskoj-granice-postepenno-sokrashchaetsya-tamozhnya-rf> (дата обращения: 01.08.2023)

⁶ См.: Электронная очередь привела к простоям на российско-литовской границе. URL: <https://rg.ru/2023/10/10/reg-szfo/elektronnaia-ochered-privela-k-prostoiam-na-rossijsko-litovskoj-granice.html> (дата обращения: 12.11.2023).

Решением проблемы систематически возникающих автомобильных очередей на российско-литовской границе мог бы стать запуск нового автомобильного пункта пропуска «Дубки», расположенного в районе города Советска. Данный пункт пропуска был построен еще к 2020 году и полностью введен в эксплуатацию российской стороной. Однако литовская сторона под различными предлогами постоянно переносит ввод в эксплуатацию этого пункта пропуска. Его открытие предполагалось в июле 2022 года¹, но в очередной раз литовской стороной начало его работы было перенесено на лето 2023 года². По состоянию на ноябрь 2023 года пункт пропуска «Дубки» так и не начал функционировать³.

Еще одним вариантом диверсификации маршрутов грузоперевозок между Калининградской областью и основной территорией России могло бы стать грузовое авиасообщение. В настоящее время в калининградском направлении не используются специализированные грузовые самолеты, а весь груз доставляется на пассажирских воздушных судах и ограничивается 2 тыс. кг на одном воздушном судне. При этом в России функционирует несколько авиакомпаний, специализирующихся на грузовых перевозках (например, «Волго-Днепр» или «Авиастар-Ту»), однако действующий авиапарк (преимущественно состоящий из самолетов Боинг-737F) из-за санкционной политики не позволяет оперативно переориентироваться на калининградское направление. Но в случае необходимости для этих целей вполне возможно использовать военно-транспортную авиацию.

¹ См.: Пункт пропуска «Дубки» на границе с Литвой под Калининградом могут открыть к июлю // ТАСС. URL: <https://tass.ru/ekonomika/14555471> (дата обращения: 01.08.2023).

² См.: Пункт пропуска «Дубки» на границе Калининградской области с Литвой рассчитывают по-настоящему открыть в 2023 году // Trans.ru. URL: <https://trans.ru/news/punkt-propuska-dubki-na-granitse-kaliningradskoi-oblasti-s-litvoi-rasschitivyayut-po-nastoyaschemu-otkrit-v-2023-godu> (дата обращения: 01.08.2023).

³ См.: Аликханов: мы просим об открытии погранперехода в «Дубках» без помпы и красных лент. URL: <https://www.newkaliningrad.ru/news/briefs/politics/24071064-alikhanov-mu-prosim-ob-otkrytii-pogranperekhoda-v-dubkakh-bez-pompy-i-krasnykh-lent.html> (дата обращения: 07.12.2023).

Раздел 2

АНАЛИЗ СУЩЕСТВУЮЩИХ МЕХАНИЗМОВ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК МЕЖДУ КАЛИНИНГРАДСКОЙ ОБЛАСТЬЮ И ОСНОВНОЙ ТЕРРИТОРИЕЙ РОССИИ, В ТОМ ЧИСЛЕ В РАЗРЕЗЕ ОТДЕЛЬНЫХ ВИДОВ ТРАНСПОРТА, ОБЕСПЕЧИВАЮЩИХ ДАННЫЕ ГРУЗОПЕРЕВОЗКИ

Механизмы обеспечения пассажирских перевозок между Калининградской областью и основной территорией России до 2022 года

Вопрос стабильного пассажирского сообщения между Калининградской областью и основной территорией России всегда относился к числу ключевых в контексте обеспечения стабильного функционирования региона в условиях эксклавного положения. В 1990-х годах ключевым видом транспорта, осуществлявшим пассажирскую связность с основной территорией России, являлся железнодорожный транспорт. Показатели 2001 года наглядно иллюстрируют основной вклад железных дорог, на долю которых приходилось более 60 % от общего объема перевезенных пассажиров (табл. 3).

Таблица 3

Показатели пассажирского сообщения между Калининградской областью и основной территорией РФ в разрезе отдельных видов транспорта¹, чел.

Вид транспорта	2001	2016	2021
Авиационный	240 000	1 570 000	3 910 000
Автомобильный (экспертно)	250 000	220 000	50 000
Железнодорожный	980 000	256 000	98 000
<i>Всего</i>	<i>1 470 000</i>	<i>2 046 000</i>	<i>4 000 000</i>

Существенная трансформация механизма обеспечения пассажирского сообщения между регионом и основной территорией России начала происходить на фоне планов Литвы вступить в состав ЕС в начале 2000-х годов. Вопрос

¹ См.: Гуменюк И. С. Есть ли реальные угрозы транспортной изоляции региона? // Вызовы и перспективы развития Калининградской области: геополитика и геоэкономика // Консорциум «Рубежи России» ; БФУ им. И. Канта. Калининград, 2021. С. 122 — 128.

калининградского транзита вошел в повестку переговоров между Российской Федерацией и Европейским союзом. В 2002 году на саммите в Брюсселе было выработано решение, касающееся пассажирского транзита. Вводились бесплатные для пассажиров упрощенные проездные документы по железной дороге (УПД-ЖД) и упрощенные транзитные документы (УТД) для поездок на автомобиле, цена УТД для населения составляла 5 евро. Данный механизм существенно усложнил возможности обеспечения сухопутных пассажирских перевозок в калининградском направлении. Связано это было с несколькими моментами.

1. Обязательное наличие заграничного паспорта — как для автомобильного, так и для железнодорожного транзита. Фактически каждый местный житель и гость, желающий побывать в регионе, обязан был иметь заграничный паспорт.

2. При сохранении времени в пути были значительно увеличены сроки организации пассажирского сообщения. Для населения, планирующего воспользоваться железнодорожным сообщением, требовалось приобрести билет не позднее, чем за 24 часа до отправления поезда. Для автомобилистов срок организации передвижения увеличивался до 7 рабочих дней, в течение которых оформлялись и выдавались упрощенные транзитные документы в консульствах Литвы.

3. Рост финансовых расходов при обеспечении автомобильного сообщения. Расходы включали в себя: консульский сбор за выдачу УТД в размере 5 евро; стоимость медицинской страховки и полиса обязательного страхования гражданской ответственности («зеленая карта») на время пребывания на территории Литвы.

Вступление Литвы в ЕС и усложнение пассажирского транзита, наряду с активным развитием в стране авиаперевозок, повлекли за собой трансформацию в структуре пассажирского сообщения между Калининградской областью и основной территорией России. Весьма показательны данные за 2016 год, из которых видно, что лидером по объему перевозимых пассажиров между регионом и основной территорией страны стал авиационный транспорт. Из 2 млн человек 1,5 млн использовали авиационный вид транспорта (табл. 3). На долю автомобильного приходилось чуть более 200 тыс. человек. Железными дорогами для перемещения между регионом и основной территорией страны воспользовалось чуть более 250 тыс. человек. Способствовала такой трансформации пассажирского сообщения в том числе и программа субсидирования авиаперевозок между Калининградом и основными городами России, начавшаяся в 2011 году и продолжающаяся до сих пор.

Наращивание авиационных пассажирских перевозок, в том числе расширение географии маршрутной сети, привело к тому, что авиационный транспорт стал практически безальтернативным видом пассажирского сообщения с основных территорий России. По итогам 2021 года авиационным транспортом воспользовались более 95 % пассажиров (см. табл. 3). Снижению показателей пассажирского сообщения наземными (автомобильным и железнодо-

рожным) видами транспорта поспособствовала и пандемия COVID-19. В условиях пандемийных ограничений были снижены провозные возможности железнодорожного транспорта: вместо двух поездов между Калининградом и Москвой курсировал только один поезд, с ограничениями по его заполняемости (не более 50 %). Кроме того, практически не работало автомобильное транзитное сообщение в связи с закрытием пунктов пропуска на российско-литовской государственной границе.

Адаптация механизма обеспечения пассажирских перевозок между Калининградской областью и основной территорией России в условиях санкционной политики стран ЕС и ответных мер со стороны России

Одной из первых запретительных мер со стороны ЕС, отразившейся на обеспечении пассажирской транспортной связности региона, стал запрет на использование воздушного пространства стран ЕС для российских и белорусских авиакомпаний, введенный в феврале 2022 года¹. В результате авиAPERелеты между Калининградом и основными городами России стали проходить по новому маршруту над Балтийским морем (рис. 2), что существенно увеличило продолжительность полетов. Так, длившийся до этого 1,5 часа авиAPERелет Калининград — Москва стал длиннее на 1 час и в среднем составил 2,5 часа. Существовавший на тот момент риск падения объема пассажироперевозок между регионом и основной территорией России, как показали итоги 2022 года, не оправдался. Объем перевезенных пассажиров в 2022 году составил 3,7 млн человек², что ниже показателя 2021 года всего на 200 тыс. человек³. Аэропорт Храброво 21 ноября 2023 года опубликовал новость о четырехмиллионном пассажире, перевезенном аэропортом за 2023 год, что позволяло прогнозировать пассажиропоток по итогам этого года на уровне 4,3 млн человек⁴.

¹ См.: *Евросоюз полностью закрыл воздух для российских самолетов*. URL: <https://www.atorus.ru/news/press-centre/new/58926.html> (дата обращения: 03.04.2023).

² См.: *С начала года пассажиропоток аэропорта Калининград (Храброво) составил почти 450 тысяч человек*. URL: <https://kgdavia.ru/mediacenter/news/5233586/> (дата обращения: 03.04.2023).

³ См.: *Транспортный комплекс*. Министерство развития инфраструктуры Калининградской области. URL: <https://infrastruktura.gov39.ru/activity/transport/> (дата обращения: 03.04.2023).

⁴ См.: *4 000 000 пассажиров аэропорта Калининград!* URL: https://kgdavia.ru/mediacenter/news/5258589/?utm_source=google.com&utm_medium=organic&utm_campaign=google.com&utm_referrer=google.com (дата обращения: 03.12.2023).

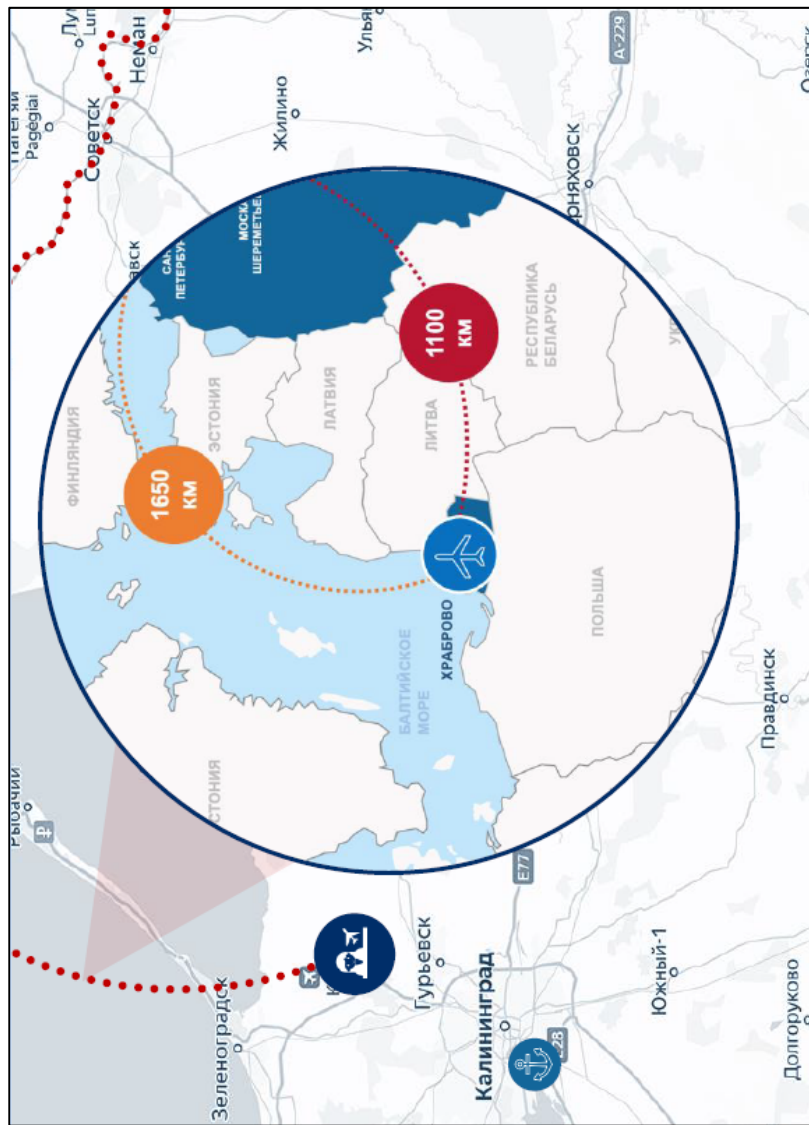


Рис. 2. Маршруты обеспечения пассажирского авиасообщения между Калининградской областью и основной территорией России после февраля 2022 года¹

¹ См.: *Послание Губернатора Калининградской области Алиханова А.А. «Об основных направлениях деятельности Губернатора и Правительства Калининградской области на период 2023 — 2027 годов»*. URL: https://t.me/aa_alikhanov (дата обращения: 25.07.2023).

В летний сезон 2023 года география маршрутной сети из аэропорта Храброво насчитывала 20 городов, в том числе 18 российских. Большая часть данных маршрутов относится к субсидированным направлениям, часть которых субсидируется из федерального бюджета (табл. 4), а часть — из регионального (табл. 5). При этом по самым популярным направлениям (Санкт-Петербург и Москва), со слов Губернатора Калининградской области А. А. Алиханова, квота на субсидированные билеты была реализована уже к концу апреля 2023 года¹. С учетом сложившейся ситуации в Министерстве транспорта РФ уже пообещали увеличение объемов бюджетных ассигнований для Калининграда за счет традиционного перераспределения бюджетных средств внутри программы на наиболее востребованные направления². Для удовлетворения высокого спроса на авиаперевозки в летний сезон 2023 года компания «Аэрофлот» после консультаций с Губернатором Калининградской области А. А. Алихановым увеличила частоту полетов в Калининград из Москвы до 18 рейсов в день и из Санкт-Петербурга — до 10 рейсов в день³.

Таблица 4

Перечень маршрутов воздушных перевозок пассажиров из Калининграда и в обратном направлении, в отношении которых применяются правила предоставления субсидий из федерального бюджета организациям воздушного транспорта в целях обеспечения доступности воздушных перевозок населению⁴

Авиакомпания	Отправление	Назначение	Размер специального тарифа, руб.
АО АК «Смартавиа»	Калининград	Архангельск	5500
АО АК «Сибирь»	Калининград	Екатеринбург	8500
ОАО АК «Уральские авиалинии»			
ОАО АК «Уральские авиалинии»	Калининград	Жуковский	3800

¹ См.: Алиханов назвал дату скупки всех субсидированных авиабилетов // «Русский Запад» — новости Калининграда. URL: <https://ruwest.ru/news/132785/> (дата обращения: 01.08.2023).

² См.: Калининграду не планируют выделять допсредства на субсидирование авиаперевозок в 2023 году // Новый Калининград. URL: <https://www.newkaliningrad.ru/news/briefs/community/24054152-kaliningradu-ne-planiruyut-vydelyat-dopsredstva-na-subsidirovanie-aviaperevozok-v-2023-godu.html> (дата обращения: 01.08.2023).

³ См.: Летний сезон: Калининграду вновь не хватило субсидий на авиарейсы // Известия. URL: <https://iz.ru/1539714/anastasiia-lvova/letnyi-sezon-kaliningradu-vnov-ne-khvatilo-subsidii-na-aviareisy> (дата обращения: 01.08.2023).

⁴ См.: Перечень маршрутов воздушных перевозок пассажиров из г. Калининграда и в обратном направлении // Федеральное агентство воздушного транспорта (Росавиация). URL: <https://favt.gov.ru/deyatelnost-vozdushnye-perevozki-subsidirovanie-kaliningrad/> (дата обращения: 01.08.2023).

Окончание табл. 4

Авиакомпания	Отправление	Назначение	Размер специального тарифа, руб.
ПАО «Аэрофлот»	Калининград	Москва	3800
АО АК «Смартавиа»	Калининград	Мурманск	6000
ПАО «Аэрофлот»	Калининград	Санкт-Петербург	3500
АО АК «Сибирь»	Калининград	Сочи	6500

Таблица 5

**Перечень субсидируемых в 2023 году маршрутов
в калининградском направлении в рамках Постановления
Правительства Российской Федерации от 25.12.2013 № 1242¹**

Авиакомпания	Аэропорт отправления	Аэропорт назначения	Период выполнения	Частота полетов в неделю	Примечание
ООО «Икар»	Иваново	Калининград	01.01.2023 — 08.11.2023; 01.12.2023 — 31.12.2023; 09.11.2023 — 30.11.2023	2	Софинансирование Ивановской областью в размере 50 %
ООО «Северный ветер»	Калининград	Нижний Новгород	01.01.2023 — 30.04.2023; 01.10.2023 — 31.12.2023	2	Софинансирование Нижегородской и Калининградской областями по 25 %
ООО «Северный ветер»	Калининград	Оренбург	29.04.2023 — 28.10.2023	1	Софинансирование Оренбургской и Калининградской областями по 25 %
ООО «Икар»	Калининград	Пермь	01.01.2023 — 30.04.2023; 01.10.2023 — 31.12.2023; 01.05.2023 — 30.09.2023	3	Софинансирование Пермским краем в размере 50 %

¹ См.: Перечень субсидируемых в 2023 году маршрутов в рамках Постановления Правительства Российской Федерации от 25.12.2013 № 1242 // Федеральное агентство воздушного транспорта (Росавиация). URL: <https://favt.gov.ru/deyatelnost-vozdushnyeperevozki-subsidirovaniye-regiony/> (дата обращения: 01.08.2023).

Авиакомпания	Аэропорт отправления	Аэропорт назначения	Период выполнения	Частота полетов в неделю	Примечание
АО «Азимут»	Калининград	Псков	01.01.2023 — 31.05.2023; 01.09.2023 — 31.12.2023	2	Софинансирование Псковской и Калининградской областями по 25,0 %
ООО «Северный ветер»	Калининград	Самара	01.01.2023 — 31.12.2023	2	Софинансирование Самарской областью и ООО «Северный ветер» по 25 %
АО «Сибирь»	Новосибирск	Калининград	01.01.2023 — 30.09.2023	3	Софинансирование Новосибирской и Калининградской областями по 25 %
ООО «Север-сталь»	Петрозаводск	Калининград	01.04.2023 — 30.04.2023; 01.10.2023 — 31.12.2023	1	Софинансирование Республикой Карелия 50 %
			1.05.2023 — 30.09.2023	2	

Железнодорожное пассажирское сообщение между Калининградской областью с основной территорией России по состоянию на лето 2023 года осуществляется с четырьмя городами (Москва, Санкт-Петербург, Адлер, Челябинск). Фирменный поезд «Янтарь» Калининград — Москва курсировал ежедневно, поезда в Москву, Санкт-Петербург и Адлер — 3—4 раза в неделю и 1 раз в неделю — поезд в Челябинск. Ограничительной мерой, напрямую влияющей на объем железнодорожного пассажиропотока между регионом и основной территорией России, являлась квота со стороны Литвы по единовременному проезду не более 300 пассажиров в одном поезде¹. Изначально ограничения на число пассажиров в одном поезде вводились Литвой как мера борьбы с COVID-19 в период пандемии и ограничивала число пассажиров в одном составе до 250 человек. В августе 2022 года данная ограничительная мера была снята, но, как заявил министр иностранных дел Литвы Габриэлус Ландсбергис, «продолжает действовать режим ЧС из-за ситуации на Украине. Поэтому мы решили вернуться к действовавшему прежде показателю в три-

¹ См.: О проезде в Калининградскую область // Калининградская железная дорога. URL: <https://www.rzd.ru/ru/10124> (дата обращения: 03.08.2023).

ста человек в одном поезде»¹. При этом до пандемии COVID-19 никаких ограничений по количеству пассажиров в одном поезде со стороны Литвы не применялось.

Но даже в таких ограничительных условиях показатели перевозки пассажиров между Калининградской областью и основной территорией России имеют устойчивую тенденцию к росту. Так, по итогам 2022 года, число пассажиров дальнего следования, перевезенных Калининградской железной дорогой, составило 114,9 тыс. человек, что на 20,8 % выше показателя 2021 года². За семь месяцев 2023 года (январь — июль) число пассажиров в дальнем следовании составило 82,6 тыс. человек, что выше аналогичного показателя предыдущего года на 34,8 %.

Передвижение между Калининградской областью и основной территорией России с использованием личного автотранспорта вновь стало возможным с марта 2022 года, после того как Литва возобновила выдачу упрощенных транзитных документов (УТД) для россиян, которые едут через территорию республики. Выдачу УТД Литва прекратила в начале 2021 года в связи с угрозой распространения коронавируса³. Данный документ стоимостью 5 евро и сроком действия не более 5 лет, позволяет многократно пересекать территорию Литвы, при этом каждый раз время пребывания в республике не должно превышать 24 часа.

Обоснование возможностей запуска новых маршрутов перевозки пассажиров между Калининградской областью и основной территорией России

Для усиления транспортной связности Калининградской области с основной территорией России в контексте обеспечения пассажирского сообщения стоит выделить меры, направленные на развитие уже существующих соответствующих механизмов, а также меры по запуску новых маршрутов. С учетом ведущей роли авиационного сообщения в современном обеспечении пассажирских перевозок между регионом и основной территорией страны в первую очередь необходимо обосновать возможности развития данного вида транспорта в Калининградской области.

¹ См.: *Литва* увеличила число пассажиров на поездах в Калининградскую область // Российская газета. URL: <https://rg.ru/2022/07/26/reg-szfo/litva-velichila-chislo-passazhirov-na-poezdah-v-kaliningradskuiu-oblast.html> (дата обращения: 03.08.2023).

² См.: *Основные итоги работы в 2022 году* // Калининградская железная дорога. URL: <https://kzd.rzd.ru/ru/2929/page/103290?id=19117#main-header> (дата обращения: 03.08.2023).

³ См.: *Литва* возобновила выдачу транзитных виз для россиян // РИА Новости. URL: <https://ria.ru/20220310/vizy-1777531191.html> (дата обращения: 03.08.2023).

По прогнозам генерального директора аэропорта Храброво А. Корытного, в 2023 году аэропорт может обслужить более 4 млн человек¹. С учетом того, что в настоящее время Храброво рассчитано на пассажиропоток в 5 млн человек в год², а также в контексте активного развития туристической специализации уже по итогам следующего года аэропорт Храброво может выйти на пределы своей пропускной способности. А с учетом вхождения региона в проект по формированию к 2030 году на побережье пяти российских морей круглогодичных курортов³ и потенциального роста турпотока в регион до 10 млн человек целесообразна разработка планов по модернизации действующего аэропорта с расширением его пропускной мощности. Заместитель председателя правительства России Дмитрий Чернышенко в ходе визита в регион в июне 2023 года подтвердил наличие таких планов у федеральных структур⁴.

Не менее важной инициативой в контексте расширения географии маршрутной сети авиационного сообщения между Калининградом и городами России, а также интенсификации этой сети является идея создания в Калининградской области регионального авиаперевозчика. Такая идея периодически обсуждается региональным Правительством с 2017 года⁵, хотя некоторые эксперты считают реализацию этого проекта маловероятной⁶. В настоящее время данная инициатива широко не обсуждается, но с учетом планов развития туристической специализации региона возникает и вопрос расширения географии маршрутной сети регионального аэропорта. В расписании летнего периода 2023 года Калининград имеет регулярные авиамаршруты с 9 из 16 российских городов-миллионников. Города-миллионники, с которыми у нас пока нет регулярного авиасообщения, — это Красноярск, Уфа, Ростов-на-Дону, Краснодар, Омск, Воронеж и Волгоград. Понятно, что в текущих усло-

¹ См.: В Храброво планируют обслужить в 2023 году более четырех миллионов пассажиров // Информационно-аналитический портал Калининграда. URL: <https://kgd.ru/news/society/item/105468-v-hrabrovo-planiruyut-obluzhit-v-2023-godu-bolee-chetyrjoh-milijonov-passazhirov> (дата обращения: 03.08.2023).

² См.: Общие сведения // Официальный сайт аэропорта Храброво URL: <https://kgdavia.ru/airport/info/> (дата обращения: 03.08.2023).

³ См.: В России на побережьях пяти морей создадут круглогодичные курорты // Интерфакс. URL: <https://www.interfax.ru/russia/911200> (дата обращения: 03.08.2023).

⁴ См.: Чернышенко считает, что аэропорту Калининграда нужно расширить мощности // ТАСС. URL: <https://tass.ru/ekonomika/18100337> (дата обращения: 03.08.2023).

⁵ См.: На подлете: что известно о проекте по созданию регионального авиаперевозчика // Корпорация развития Калининградской области. URL: https://www.kgd-rdc.ru/media/news/vse/na_podlete_chno_izvestno_o_proekte_po_sozdaniyu_regionalnogo_aviaperevozchika/ (дата обращения: 03.08.2023).

⁶ См.: Директор Храброво оценил возможность создания региональной авиакомпании // РБК. URL: <https://kaliningrad.rbc.ru/kaliningrad/freenews/59df6e1e9a7947d59c22c7ed> (дата обращения: 03.08.2023).

виях закрытия воздушного пространства над южными городами России обеспечить авиасообщение с Краснодаром и Ростовом-на-Дону технически невозможно. Вместе с тем остальные города могли бы стать стабильными поставщиками туристов для калининградского региона, в первую очередь это города Сибири, среди жителей которых Калининград является популярным туристическим направлением. Для возможности оперативного запуска новых маршрутов или ситуативного усиления уже действующих целесообразно иметь регионального авиаперевозчика, который мог бы в тесном сотрудничестве с Правительством Калининградской области реализовывать такие проекты в интересах региона.

С учетом ситуации, сложившейся в 2023 году с количеством субсидированных билетов на калининградском направлении, реализованных населению уже к концу апреля, целесообразно предусмотреть увеличение объемов бюджетных ассигнований на 2024 год. Кроме того, необходимо предусмотреть возможности расширения числа рейсов на популярных направлениях (Москва, Санкт-Петербург) в туристический сезон, в том числе за счет активного привлечения региональных авиакомпаний и лоукостеров.

В контексте совершенствования железнодорожного пассажирского сообщения между Калининградской областью и основной территорией России одним из первоочередных направлений деятельности можно назвать проведение консультаций с Литвой с целью изменения квот (или полного отказа от них) на предельно допустимую численность пассажиров в одном железнодорожном составе в размере 300 человек. Увеличение численности одного поезда позволит расширить пропускную способность железных дорог и уменьшить экономические затраты на организацию железнодорожного пассажирского сообщения. Кроме того, одним из вариантов повышения привлекательности железнодорожного сообщения в калининградском направлении для населения могло бы стать ускорение движения поезда. В первую очередь, этого можно было бы добиться за счет внедрения процедуры прохождения пограничного контроля в процессе движения поезда по территории соответствующего государства (такие переговоры между администрациями железных дорог России, Литвы и Белоруссии, а также соответствующими пограничными службами активно велись до начала пандемии COVID-19). Предполагается, что внедрение такой схемы позволило бы сократить время движения поезда Москва — Калининград до 14 часов и устранить необходимость прохождения ночного пограничного контроля.

Еще один вариант оптимизации железнодорожного сообщения — проект реорганизации маршрута движения поезда Калининград — Санкт-Петербург. В 2017 году велись переговоры со всеми заинтересованными сторонами о техническом переносе движения поезда Калининград — Санкт-Петербург с существующего маршрута на маршрут, по которому поезд ходил до 2000 года. В этом случае экономия времени движения поезда составила бы до 4 ча-

сов. Кроме того, планировалось проведение переговоров между Россией и ЕС о подписании соглашения, позволяющего Латвийской Республике подключиться к договору о выдаче УПД-ЖД для транзитного проезда российских граждан. Если бы такое соглашение было подписано, появилась бы техническая возможность переноса поезда на более короткие маршруты (проходящие по территории Латвии), что позволило бы повысить привлекательность маршрута и уменьшить его время в пути (рис. 3).

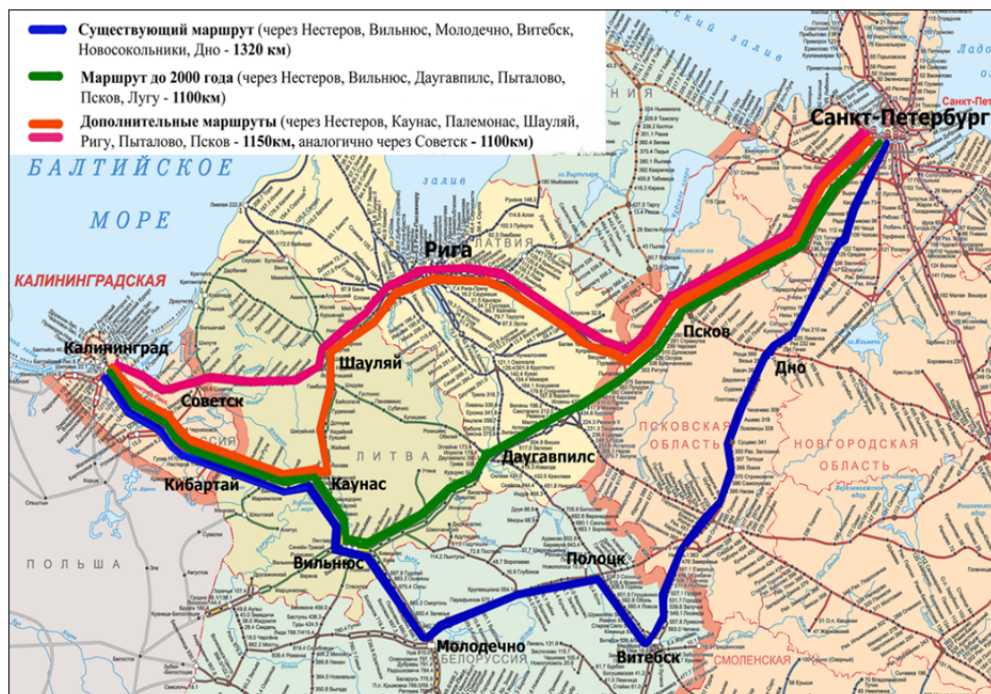


Рис. 3. Технологические варианты организации движения пассажирского поезда Калининград — Санкт-Петербург¹

В контексте обеспечения стабильных транзитных автомобильных перевозок ключевым элементом инфраструктуры можно назвать новый автомобильный пункт пропуска на российско-литовской государственной границе в районе поселка Дубки. Введение в эксплуатацию данного пункта пропуска литовской стороной уже многократно откладывалось по различным причи-

¹ См.: *Проекты развития межрегионального и международного железнодорожного пассажирского сообщения в Калининградской области* (из выступления Гринелевича А.А., заместителя начальника Калининградской железной дороги по взаимодействию с органами власти. 20.04.2017). URL: <https://kzd.rzd.ru/> (дата обращения: 25.07.2023).

нам, последней анонсированной датой стало лето 2023 года. Из четырех автомобильных пунктов пропуска на российско-литовской границе в настоящее время пропуск автомобилей для транзитного прохождения литовской стороной осуществляется только на МАПП «Чернышевское», что приводит к периодическому появлению очередей здесь по обе стороны границы.

Альтернативным вариантом развития автомобильного сообщения между Калининградской областью и основной территорией России и одновременно способом подключения к механизму обеспечения пассажирского сообщения морского транспорта мог бы стать запуск автомобильно-пассажирского паррома между Калининградом и Санкт-Петербургом. Весной 2022 года обсуждалась идея запуска на линии Калининград — Санкт-Петербург круизного паррома «Принцесса Анастасия» («Princess Anastasia»), который до пандемии курсировал между столицами скандинавских стран. После начала эпидемии коронавируса этот паром временно превратили в гостиницу в Мурманской области, но после пандемии из-за санкций круизное судоходство так и не было возобновлено¹. Данный круизный лайнер способен размесить до 2500 пассажиров и перевезти 580 машин. Запуск этого паррома было решено перенести на 2023 год, при этом расчетная стоимость поездки на одного человека в одну сторону составляла 15 тыс. рублей, но при условии государственного субсидирования прорабатывался вопрос снижения стоимости билета до 8 тыс. рублей на человека. К данному моменту идея пассажирского паррома так и не реализована. В числе прочего это связано с повышенной загрузкой паромной инфраструктуры региона в целях стабильного обеспечения каботажных грузоперевозок.

Вернуться к активной проработке этого вопроса целесообразно после ввода в эксплуатацию многофункционального грузопассажирского морского порта в Пионерском, что запланировано на конец 2024 года. Проект предусматривает строительство всей необходимой портовой инфраструктуры для обеспечения пассажирского сообщения. После полноценного запуска данной портовой инфраструктуры станет возможным вариант регулярного морского пассажирского сообщения на линии Калининград — Санкт-Петербург. Для этих целей целесообразно проработать вопрос не только использования существующих судовых возможностей, но и строительства новых автомобильно-пассажирских паромов за счет средств федерального бюджета. Например, возможно строительство паррома по проекту CNF 22, аналогичному тому, который в настоящее время строится в Керчи для последующей эксплуатации на Дальнем Востоке². Паром такого типа одновременно может перевозить

¹ См.: *В Калининград на пароме: паромная линия «Усть-Луга — Балтийск» в обход Прибалтики*. URL: <https://hikeit.ru/russia/kgd/parom-v-kaliningrad> (дата обращения: 04.08.2023).

² См.: *Срок сдачи паррома для Камчатки перенесли на 2024 год // Корабел.ру*. URL: https://www.korabel.ru/news/comments/srok_sdachi_paroma_dlya_kamchatki_perenesli_na_2024_god.html (дата обращения: 04.08.2023).

Раздел 2

до 150 человек и до 78 единиц легковых автомобилей. Несколько паромов такого типа на линии Калининград — Санкт-Петербург способны не только стать альтернативой для обеспечения пассажирского сообщения между регионом и основной территорией России, но и обеспечить стабильное автомобильное сообщение в обход сухопутного транзита по территории Литвы.

Раздел 3

АНАЛИЗ РАБОТЫ ВНУТРИОБЛАСТНЫХ ГРУЗОПАССАЖИРСКИХ ТРАНСПОРТНЫХ КОРИДОРОВ В КОНТЕКСТЕ ОБЕСПЕЧЕНИЯ КОМПЛЕКСНОГО СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКОГО РАЗВИТИЯ КАЛИНИНГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ. ОБОСНОВАНИЕ ВОЗМОЖНОСТЕЙ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ ВНУТРИОБЛАСТНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ КОРИДОРОВ И ЗАПУСКА НОВЫХ МАРШРУТОВ

Для устойчивого функционирования любого региона и его эффективного пространственного развития крайне важна региональная транспортная система, основными элементами которой выступают дорожно-транспортная сеть и подвижной состав. Калининградская область в силу своей географической компактности и длительного характера ее хозяйственной освоенности выделяется среди регионов СЗФО данными параметрами (табл. 6). По плотности автомобильных дорог показатели региона в несколько раз выше среднероссийских значений, и в Северо-Западном федеральном округе Калининградская область уступает только Санкт-Петербургу. Уровень автомобилизации населения региона также выше среднероссийского, а среди субъектов СЗФО данный показатель выше только у Республики Карелия и Псковской области.

Таблица 6

Место Калининградской области среди регионов СЗФО по некоторым показателям уровня развития транспортной системы региона¹

Субъект	Плотность автомобильных дорог общего пользования федерального, регионального или межмуниципального и местного значения с твердым покрытием (на конец 2022 года; км дорог на 1000 км ² территории)	Число собственных легковых автомобилей (единиц на 1000 чел.; 2022 год)
Российская Федерация	65	326,9
Северо-Западный федеральный округ	63	328,1
Республика Карелия	47	455,4

¹ См.: *Транспорт* в Калининградской области 2023 : статистический сборник / Территориальный орган Федеральной службы государственной статистики по Калининградской области. Калининград, 2023.

Субъект	Плотность автомобильных дорог общего пользования федерального, регионального или межмуниципального и местного значения с твердым покрытием (на конец 2022 года; км дорог на 1000 км ² территории)	Число собственных легковых автомобилей (единиц на 1000 чел.; 2022 год)
Республика Коми	16	346,3
Архангельская область	21	336,8
Вологодская область	115	357,4
Калининградская область	524	370,3
Ленинградская область	220	298,8
Мурманская область	24	410,0
Новгородская область	204	346,3
Псковская область	298	398,3
Санкт-Петербург	2531	290,2

При высокой количественной обеспеченности автомобильными дорогами их качество в Калининградской области находится на недостаточно высоком уровне. Из почти 9,1 тыс. км автомобильных дорог общего пользования в регионе к категории дорог федерального значения относится всего 2,8 % (чуть больше 250 км). Протяженность дорог регионального и межмуниципального значения составляет около 4,3 тыс. км (47,8 %), протяженность дорог местного значения — 4,5 тыс. км (49,4 %). При этом в 2022 году доля автомобильных дорог, не отвечающих нормативным требованиям, среди дорог регионального и межмуниципального значения составляет 52 %, а среди дорог местного значения — 39,7 % (табл. 7). При положительной динамике снижения доли дорог, не отвечающих нормативным требованиям, данные показатели все еще находятся на высоком уровне.

Таблица 7

Доля автомобильных дорог общего пользования Калининградской области, не отвечающих нормативным требованиям, %¹

Статус дороги	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Регионального или межмуниципального значения	65,0	64,1	62,5	61,8	56,8	52,0
Местного значения	40,9	44,9	44,4	42,7	42,1	39,7

¹ См.: *Транспорт* в Калининградской области. 2023 : статистический сборник / Территориальный орган Федеральной службы государственной статистики по Калининградской области. Калининград, 2023.

Для решения данной проблемы в регионе требуется реализация комплексной программы по ремонту автомобильных дорог общего пользования и повышению доли дорог, соответствующих нормативным требованиям. Губернатором Калининградской области А. А. Алихановым была озвучена программа дорожной деятельности региона на период 2023—2027 годов. В рамках данной программы запланировано приведение в нормативное состояние 154 объектов дорожной инфраструктуры общей протяженностью 1140 км (около 10 % от общей протяженности дорог региона). Реализация программы позволит повысить долю дорог регионального и межмуниципального значения, соответствующих нормативным требованиям, до 60 % к 2027 году.

Отдельной важной задачей в области дорожного строительства в регионе является проект реконструкции окружной дороги Калининграда, в рамках которого запланировано (в числе прочего) строительство северного обхода областного центра, что позволит физически превратить окружную дорогу в единое транспортное кольцо (рис. 4).

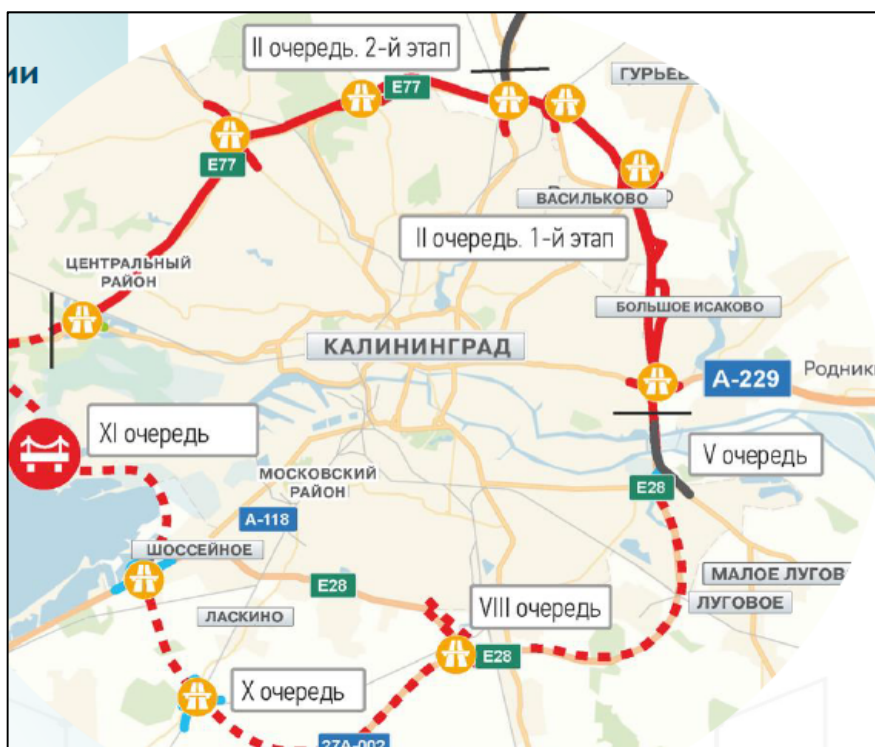


Рис. 4. Схема реконструкция окружной дороги Калининграда и строительство северного обхода¹

¹ См.: Послание Губернатора Калининградской области А. А. Алиханова «Об основных направлениях деятельности Губернатора и Правительства Калининградской области на период 2023—2027 годов». URL: https://t.me/aa_alikhanov (дата обращения: 25.07.2023).

Еще одним важным проектом в сфере дорожного строительства является возобновленное в регионе в 2023 году¹ строительство скоростной автомобильной дороги — Приморского кольца. В рамках данного проекта уже построены скоростные участки от Калининграда до аэропорта Храброво и приморских городов Зеленоградск, Пионерский, Светлогорск. В 2023 году началось строительство участка от Светлогорска до Янтарного, который планируют закончить к 2027 году. Дальше на очереди участки Янтарный — Балтийск и Балтийск — Калининград (рис. 5).



Рис. 5. Схема кольцевого маршрута в районе Приморской рекреационной зоны²

Реализация двух вышеназванных проектов в области дорожного строительства позволит существенно улучшить сеть автомобильных дорог в границах так называемой Калининградской городской агломерации, концентрирующей большую часть населения региона. Вместе с тем периферийные во-

¹ См.: В Калининградской области продолжилось строительство Приморского кольца // Вести. Калининград. URL: <https://vesti-kaliningrad.ru/v-kaliningradskoj-oblasti-prodolzhilos-stroitelstvo-primorskogo-kolca/> (дата обращения: 06.08.2023).

² См.: Транспортная инфраструктура : информационно-аналитический портал БФУ им. И. Канта. URL: <http://region.kantiana.ru/analitika/resursy-i-potentsial/potentsial/transport-naya-infrastruktura.php> (дата обращения: 25.07.2023).

сточные районы области, являющиеся в первую очередь районами сельскохозяйственной специализации, также нуждаются в проектах, направленных на повышение транспортной связности региона.

Если анализировать транспортную доступность всех населенных пунктов Калининградской области к центрам муниципального уровня, то за оптимальный временной интервал целесообразно брать 30-минутную доступность по дорогам общего пользования от населенного пункта до ближайшего муниципального центра. При этом стоит отметить, что в большей степени транспортные потоки между населенными пунктами ориентированы на город, выполняющий функции центра муниципального образования (это связано с разнообразными аспектами предоставления государственных и муниципальных услуг), но вместе с тем формируются и устойчивые потоки от населенного пункта до ближайшего города, способного предоставлять доступ к объектам и услугам, не требующим административной привязки (спортивные и досуговые секции и кружки, специализированные магазины и рынки, объекты культуры, досуга и т.д.). В зоне 30-минутной доступности до муниципального центра расположены 940 из 1068 населенных пунктов региона, общая численность населения которых составляет 208 тыс. человек (92 % от всего населения, проживающего вне городских населенных пунктах региона) (рис. 6).

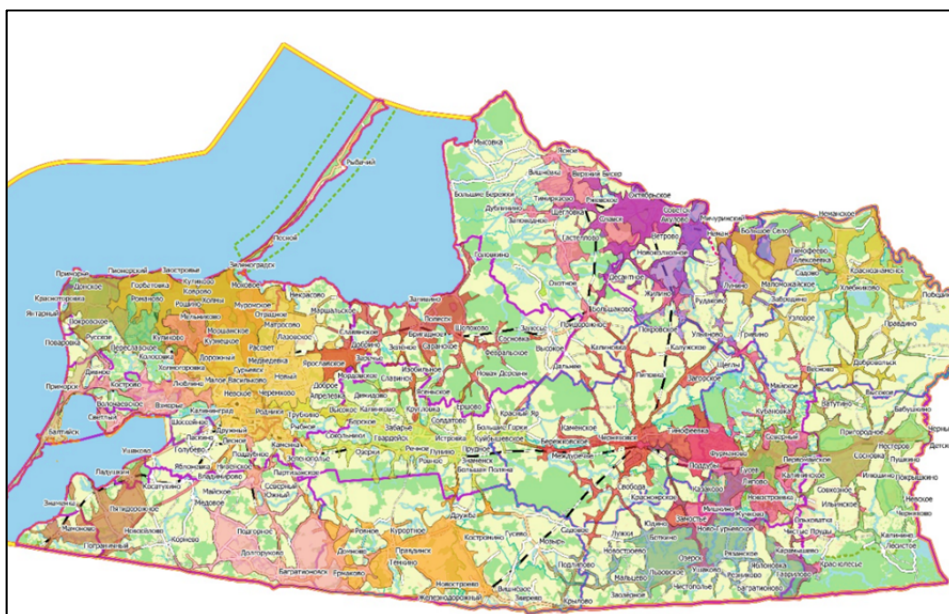


Рис. 6. Транспортная доступность локальных центров (городов) Калининградской области (30-минутная доступность по автомобильным дорогам общего пользования)¹

¹ См.: Гуменюк И. С., Гуменюк Л.Г Транспортная связность как фактор преодоления периферийности: пример сельских поселений Калининградской области // Балтийский регион. 2021. Т. 13, №4. С. 147 – 160.

Представленная на рисунке 6 картограмма, с одной стороны, отражает высокий уровень транспортной связности региона, благодаря которому практически все сельское население региона за 30 минут может добраться до ближайшего города — центра оказания муниципальных услуг и предоставления доступа к соответствующим городским объектам. С другой стороны, если анализировать устойчивость муниципальных центров региона с точки зрения оптимального числа обслуживаемого населения, то обнаруживается риск деградации таких центров ввиду недостаточной численности населения. Например, второй по численности город региона — Советск — в 30-минутной транспортной доступности аккумулирует чуть более 50 тыс. человек, включая жителей самого города (38,5 тыс. человек), а также численность близкорасположенных к нему городов Славска и Немана. С учетом того, что 50 тыс. жителей является минимально допустимой планкой, Советск как субрегиональный центр не имеет необходимого ресурса для развития своих функций (ввиду предельно низкого уровня потребительского рынка). В еще более худшей ситуации оказываются города Черняховск и Гусев, каждый из которых по отдельности не обладает достаточным человеческим потенциалом в 30-минутной зоне доступности (в обоих городах численность населения в этой зоне около 40 тыс. человек). Осложняется это еще и тем, что они близко расположены друг к другу (временной интервал — около 28 минут), в результате чего происходит наложение муниципальных функций данных центров. В итоге ни у одного из этих городов нет достаточного потребительского рынка, способного формировать запрос должного объема на выполняемые субрегиональные функции.

Остальные города, расположенные на периферии региона, будучи по статусу центрами муниципальных образований, по сути выполняют функции локальных центров. Например, в 10-минутной транспортной доступности до города Озёрск, с учетом численности самого города, проживает около 5 тыс. человек, что является минимальным значением для локальных центров. Для города Краснознаменска этот показатель составляет 4,2 тыс. человек, для Нестерова — 7,5 тыс. человек. Таким образом, для этих городов возможности развития лимитируются небольшим объемом потребительского рынка, а статус города становится исключительно административным, не подтверждаемым функциональными возможностями.

Наиболее плачевная ситуация с перспективами развития наблюдается в населенных пунктах, расположенных далее 30-минутного интервала от какого-либо города. Таких поселений в регионе насчитывается 118 (почти 10%), а официально зарегистрированного населения в них совокупно около 18 тыс. человек (хотя, конечно же, фактическая численность проживающих в них значительно меньше). В 22 из них численность официального населения меньше 10 человек, что фактически означает «смерть» данных поселков. Самыми многочисленными поселками, попавшими в эту категорию, являются Ко-

ренево (1965 человек) Багратионовского ГО и Комсомольск (1352 человека) Гвардейского ГО. При этом данную группу поселений условно можно разделить на две категории.

Первая категория — поселения, расположенные в центральных муниципалитетах (Черняховский, Гвардейский, Гурьевский и Зеленоградский районы), но вне основных региональных транспортных коридоров. В результате чего, располагаясь относительно недалеко от основных центров, транспортная связность таких поселений низкая, в первую очередь — из-за качества региональной транспортной инфраструктуры. Показателен в этом плане поселок Комсомольск Гвардейского ГО, который располагается на равном удалении от Калининграда и муниципального центра (26 км). Но так как поселок лежит не на основной автомобильной трассе, соединяющей Калининград и Гвардейск, время в пути до обоих центров выше 35 минут. Всего таких поселков 31, из них с численностью населения более 100 человек — 14. Для этих поселений перспективы развития определяются повышением транспортной связности с ближайшими городами, что вполне по силам решить путем модернизации (повышения скоростных характеристик) соответствующих элементов транспортной инфраструктуры.

Вторая группа — поселки, расположенные в периферийных приграничных муниципалитетах Калининградской области, для которых характерна физическая удаленность и слабая транспортная освоенность (автомобильных дорог мало, а те, что есть, низкого качества). К этой категории относятся поселки Полесского, Славского, Краснознаменского, Нестеровского, Озёрского, Правдинского и Багратионовского районов. Совокупно в них проживают порядка 11 тыс. человек, которые фактически оторваны от нормальных условий для жизни. Для этих поселков характерны отток населения (в период с 2010 по 2020 год совокупная численность населения, по официальным данным, сократилась 0,5 тыс. человек) и фактическое «выпадение» из социально-экономического пространства региона. Всё это осложняется приграничным положением большинства данных поселений.

Локационное сжатие социально-экономического пространства вдоль государственной границы Калининградской области, с одной стороны, осложняет контроль за границей (хотя с возрастанием дистанционных методов мониторинга и повышением уровня мобильности пограничных служб данная проблема постепенно теряет свою актуальность), а с другой — приводит к возрастанию незаконной активности в зоне государственной границы (местное население само становится субъектом, нарушающим работу государственной границы). Для предотвращения процессов локационного сжатия социально-экономического пространства вдоль государственной границы необходимо принятие оперативных мер по повышению уровня транспортной связности между населенными пунктами и ближайшими городами, что может быть решено реализацией инфраструктурных проектов в области строительства ре-

гиональных автомобильных дорог и повышением количества рейсов общественного транспорта. Только после этого в названных поселениях возможна реализация комплексных проектов, направленных на расширение их функциональной специализации, путем добавления к существующей сельскохозяйственной функции, например, туристической функции.

Региональная система пассажирского сообщения Калининградской области

Механизм обеспечения регулярного пассажирского сообщения в Калининградской области также напрямую зависит от конфигурации дорожно-транспортной сети и ее нормативного состояния. Вторым — не менее важным — элементом является качество автопарка и механизм организации регулярного пассажирского сообщения. По данным статистики, в 2021 году в регионе автобусами общего пользования перевезено 79 987 тыс. человек (табл. 8).

Таблица 8

Перевозки пассажиров автобусами общего пользования в Калининградской области¹

Показатель	2017	2018	2019	2020	2021
Перевозка пассажиров, тыс. человек	64 502,9	66 023,8	61 140,6	43 705,1	79 987,0

До 2020 года данные предоставлялись органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации и органами местного самоуправления, а также юридическими лицами, осуществляющими заказные перевозки пассажиров автобусами. С 2021 года данные предоставляются перевозчиками, осуществляющими коммерческие перевозки пассажиров на основании действующей лицензии.

По итогам 2021 года регулярное автобусное сообщение охватывает 631 из 1068 населенных пунктов региона (59%), при этом за последние несколько лет данный показатель практически не изменился (в 2017 году таких населенных пунктов насчитывалось 630), что говорит о стабильности существующих в регионе маршрутов автобусного сообщения. Парк пассажирских ав-

¹ См.: *Транспорт в Калининградской области 2022* : статистический сборник / Территориальный орган Федеральной службы государственной статистики по Калининградской области. Калининград, 2022.

тобусов области в 2021 году насчитывал 746 единиц, в основном использовавших дизтопливо (739 единиц). По числу автобусов в расчете на 100 000 человек Калининградская область в Северо-Западном федеральном округе уступает только Псковской области (табл. 9), при этом превышает среднероссийские значения.

Таблица 9

**Число эксплуатационных автобусов общего пользования
(на конец года; штук на 100 000 человек населения)¹**

Субъект	2017	2018	2019	2020	2021
Российская Федерация	116	114	114	110	99
Северо-Западный федеральный округ	108	100	101	99	97
Республика Карелия	80	87	69	89	76
Республика Коми	105	91	84	85	89
Архангельская область	77	78	93	87	79
Вологодская область	150	107	116	115	93
Калининградская область	96	105	99	91	108
Ленинградская область	75	69	71	73	75
Мурманская область	95	110	108	108	98
Новгородская область	99	92	98	100	95
Псковская область	155	150	148	156	150
Санкт-Петербург	119	109	110	102	105

В силу особенностей конфигурации системы населенных пунктов Калининградской области и роли Калининграда как ключевого социально-экономического центра региона, концентрирующего в том числе практически половину населения области, большая часть регулярных межмуниципальных автобусных маршрутов в регионе начинается в административном центре. Из 103 межмуниципальных маршрутов 75 (72 %) начинаются или заканчиваются в административном центре; 28 маршрутов связывают населенные пункты в обход Калининграда, большая часть из них проходит в восточной части региона, связывая Гусев, Черняховск и Советск между собой и с другими населенными пунктами.

Ключевым индикатором оценки качества регулярного автобусного сообщения Калининградской области жителями является мнения пользователей данной услугой. В 2020 году научной группой Института реализовывался исследовательский проект «Транспортные сети как фактор формирования ком-

¹ См.: *Транспорт* в Калининградской области 2022 : статистический сборник / Территориальный орган Федеральной службы государственной статистики по Калининградской области. Калининград, 2022.

фортной среды и развития человеческого капитала в сельской местности», в рамках которого было проведено социологическое исследование среди сельских жителей некоторых районов Калининградской области с целью анализа удовлетворенности функционирующей сетью общественного транспорта и качеством оказываемых транспортных услуг.

В рамках социологического исследования респондентам предлагалось оценить тот или иной показатель по шкале от 0 до 5, где 0 — очень плохо, а 5 — очень хорошо. Современное состояние регулярного автобусного сообщения Калининградской области оценивалось по ряду параметров:

- регулярность автобусного сообщения;
- удобство расписания автобусного сообщения;
- качество автопарка;
- качество автодорог;
- скорость движения автобуса;
- стоимость услуги;
- затрачиваемое время в пути;
- качество работы персонала (водителя);
- состояние автобусных остановок и других вспомогательных объектов инфраструктуры.

В обобщенном виде хочется прежде всего отметить то, что как мужчины, так и женщины во всех возрастных группах дали преимущественно позитивные оценки. Основной возрастной спецификой является то, что с возрастом респонденты склонны более положительно оценивать почти все предложенные индикаторы автобусного сообщения (табл. 10).

Таблица 10

**Оценка параметров качества регулярного автобусного сообщения
в Калининградской области жителями сельской местности¹**

Мужчины				Женщины			
Возраст, лет	Негативное отношение, %	Позитивное отношение, %	Разница, %	Возраст, лет	Негативное отношение, %	Позитивное отношение, %	Разница, %
<i>Регулярность автобусного сообщения</i>							
18—29	32,1	46,4	14,3	18—29	32,1	64,3	32,1
30—60	22,0	63,4	41,5	30—60	18,6	55,8	37,2
60 и старше	13,0	65,2	52,2	60 и старше	12,1	66,7	54,5

¹ См.: Гуменюк И. С. Оценка некоторых аспектов транспортной доступности сельских территорий Калининградской области с использованием инструмента социологического исследования // Вестник Балтийского федерального университета им. И. Канта. Сер.: Естественные и медицинские науки. 2020. №2. С. 38—48.

Продолжение табл. 10

Мужчины				Женщины			
Возраст, лет	Негативное отношение, %	Позитивное отношение, %	Разница, %	Возраст, лет	Негативное отношение, %	Позитивное отношение, %	Разница, %
<i>Удобство расписания автобусного сообщения</i>							
18–29	40,7	48,1	7,4	18–29	34,6	26,9	-7,7
30–60	25,0	42,5	15,5	30–60	31,7	41,5	9,8
60 и старше	22,7	63,6	40,9	60 и старше	15,2	69,7	54,5
<i>Качество автопарка</i>							
18–29	22,2	59,3	37,0	18–29	18,5	63,0	44,4
30–60	15,0	70,0	55,0	30–60	9,1	65,9	56,8
60 и старше	4,3	91,3	87,0	60 и старше	0	67,7	67,7
<i>Качество автодорог</i>							
18–29	46,4	28,6	-17,9	18–29	46,4	14,3	-32,1
30–60	29,3	29,3	0	30–60	23,3	39,5	16,3
60 и старше	9,1	63,6	54,5	60 и старше	12,5	37,5	25,0
<i>Скорость движения автобусов</i>							
18–29	7,1	85,7	78,6	18–29	0	46,4	46,4
30–60	5,1	74,4	69,2	30–60	0	85,4	85,4
60 и старше	0	76,2	76,2	60 и старше	0	87,1	87,1
<i>Стоимость услуг передвижения</i>							
18–29	3,7	81,5	77,8	18–29	11,1	51,9	40,7
30–60	0	78,4	78,4	30–60	0	83,3	83,3
60 и старше	0	72,7	72,7	60 и старше	0	68,8	68,8
<i>Время в пути, которое Вы затрачиваете</i>							
18–29	0	71,4	71,4	18–29	0	69,6	69,6
30–60	5,4	64,9	59,5	30–60	2,6	89,7	87,2
60 и старше	0	94,7	94,7	60 и старше	3,1	90,6	87,5
<i>Качество работы водителя</i>							
18–29	0	78,6	78,6	18–29	3,6	82,1	78,6
30–60	2,6	92,5	89,5	30–60	0	85,4	85,4
60 и старше	0	91,3	91,3	60 и старше	0	84,8	84,8

Мужчины				Женщины			
Возраст, лет	Негативное отношение, %	Позитивное отношение, %	Разница, %	Возраст, лет	Негативное отношение, %	Позитивное отношение, %	Разница, %
<i>Состояние автобусных остановок и других вспомогательных объектов инфраструктуры</i>							
18—29	0	40,7	40,7	18—29	21,4	46,4	25,0
30—60	2,4	58,5	56,1	30—60	13,6	43,2	29,5
60 и старше	13,6	59,1	45,5	60 и старше	5,9	47,1	41,2

Регулярность существующего автобусного сообщения в целом позитивно оценивается мужчинами и женщинами всех возрастных групп. Хотя определенная доля негативных оценок присутствует в ответах молодежи (18—29 лет), и здесь можно отметить, что мужчины чаще дают негативную оценку, чем женщины. Это можно объяснить тем фактом, что мужчины данной возрастной группой используют автобусное сообщение для регулярных поездок в город к постоянному месту работы и заинтересованы в более высокой частоте автобусного сообщения в утренние и вечерние часы.

При этом если регулярность автобусного сообщения в целом оценивается позитивно, то удобство существующего расписания имеет менее выраженную положительную оценку. И если старшая возрастная группа (60 лет и старше) склонна считать расписание удобным (скорее всего, это связано с возможностью населения старшего возраста подстроить свои потребности в поездках между селом и городом под существующее регулярное сообщение), то мнение опрошенных в остальных возрастных группах разделилось примерно поровну, с небольшим перевесом в сторону положительных оценок. При этом в этом вопросе категоричнее молодых мужчин оказались молодые женщины, в оценках которых преобладает негативное отношение.

Позитивно во всех группах оценивается качество современного автопарка. При этом высокие оценки со стороны людей старшего возраста вполне логичны, так как даже подержанный существующий автопарк в целом качественнее и удобнее, чем автопарк, эксплуатировавшийся в предыдущие годы и состоявший из образцов автомобилестроения периода СССР. Положительная оценка существующего автопарка со стороны молодежи позволяет заключить, что его модернизация на предприятиях общественного транспорта Калининградской области эффективна и успешна.

Диаметрально противоположные результаты показали респонденты в оценке качества автодорог. Единственными, кто в целом позитивно оценивает современное состояние автомобильных дорог региона, стали мужчины

старших возрастных групп. Даже среди женщин соответствующей возрастной группы присутствует существенная доля негативных оценок. В других возрастных группах доля негативных оценок еще выше, а у респондентов молодых возрастов негативная оценка существенно превалирует над позитивной, при этом самыми радикальными в своих оценках неожиданно стали молодые девушки.

Значительно лучше при этом респонденты оценивают качество сопутствующей транспортной инфраструктуры: автобусных остановок, станций и других вспомогательных объектов. В первую очередь, это связано с успешной реализацией в регионе программы модернизации объектов инфраструктуры и в целом с надлежащим контролем за их состоянием со стороны профильных муниципальных и региональных организаций.

При этом, как ни странно, такой параметр, как скорость движения автобусов, напрямую связанный с качеством автодорог и техническими характеристиками автопарка, очень позитивно оценивается всеми группами респондентов. Логично было бы предположить, что при негативной оценке качества автодорог респонденты должны были спроецировать это свое мнение и на скорость движения автобусов. Но очевидно, что такой проекции в ответах респондентов не наблюдается, а оценка скорости движения автобусов складывается из других составляющих, в том числе безопасности движения и качества работы водителей. Последний параметр, которой в большей степени оценивает качество предоставляемых транспортных услуг, оценивается респондентами выше всего. Немаловажную роль в таких оценках играет, например, политика одного из крупнейших операторов регулярного автобусного сообщения в регионе «Гусевские линии» в отношении дресс-кода водителей предприятия. В любом случае в оценке квалификации персонала наблюдается высокий уровень положительных мнений во всех целевых группах респондентов.

Определенной неожиданностью стали высокие положительные оценки стоимости услуг перевозки. Ответы респондентов позволяют судить об их согласии с текущей стоимостью проезда, невзирая на то, что большая часть опрошенных относятся к группе населения с доходами ниже среднего. Это дает возможность сделать заключение о том, что сформированная в области тарифная политики определения стоимости услуг общественного транспорта понятна, принята и в целом поддерживается населением региона.

Резюмируя представленные результаты, можно отметить, что при в целом положительной оценке всех предложенных параметров автобусного сообщения респонденты в высокой степени положительно оценивают аспекты, связанные с организацией работы общественного транспорта, но при этом качество основных (дороги) и вспомогательных объектов инфраструктуры имеет достаточное число отрицательных оценок.

В рамках социологического исследования респондентам предлагалось также выбрать из предложенного списка параметры, требующие улучшения в

первую очередь. Респондентам предлагалось ранжировать параметры автобусного сообщения по степени необходимости их улучшения (где 1 означает необходимость улучшения в первую очередь, 11 — может быть улучшено, но не является первостепенной проблемой).

У мужчин вне зависимости от возраста в группу лидирующих проблем попали: регулярность автобусного сообщения, качество автопарка и автодорог, расписание движения автобусов и скорость их движения (рис. 7).

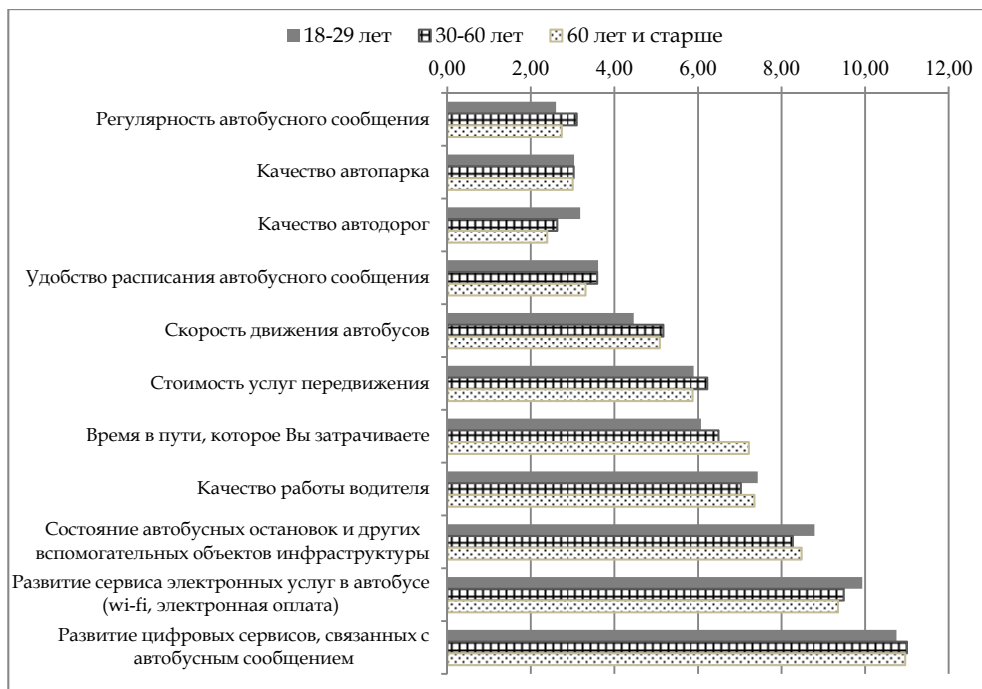


Рис. 7. Распределение параметров оценки автобусного сообщения в Калининградской области, требующих, по мнению респондентов (мужчины), решения в первую очередь

У женщин вне зависимости от возраста в группу лидирующих попали те же проблемы, что и у мужчин, но в другой последовательности: на первом месте у женщин — качество автопарка, затем идут удобство расписания движения, регулярность, качество дорог и скорость движения автобусов (рис. 8).

При этом все целевые группы сходятся во мнении, что аспекты регулярного автобусного сообщения, связанные с внедрением элементов цифровой экономики и инноваций (развитие цифровых сервисов и сервисов электронных услуг в автобусах), являются вопросами, решение которых можно отложить. С одной стороны, это говорит о слабой востребованности элементов цифровой экономики в общественном транспорте со стороны жителей сель-

ской местности, а с другой — указывает на наличие в сфере общественного пассажирского сообщения базовых проблем, без решения которых невозможно приступить к внедрению инновационных продуктов и сервисов, активно развивающихся в системе общественного транспорта мегаполисов и крупных городов, в том числе Калининграда.

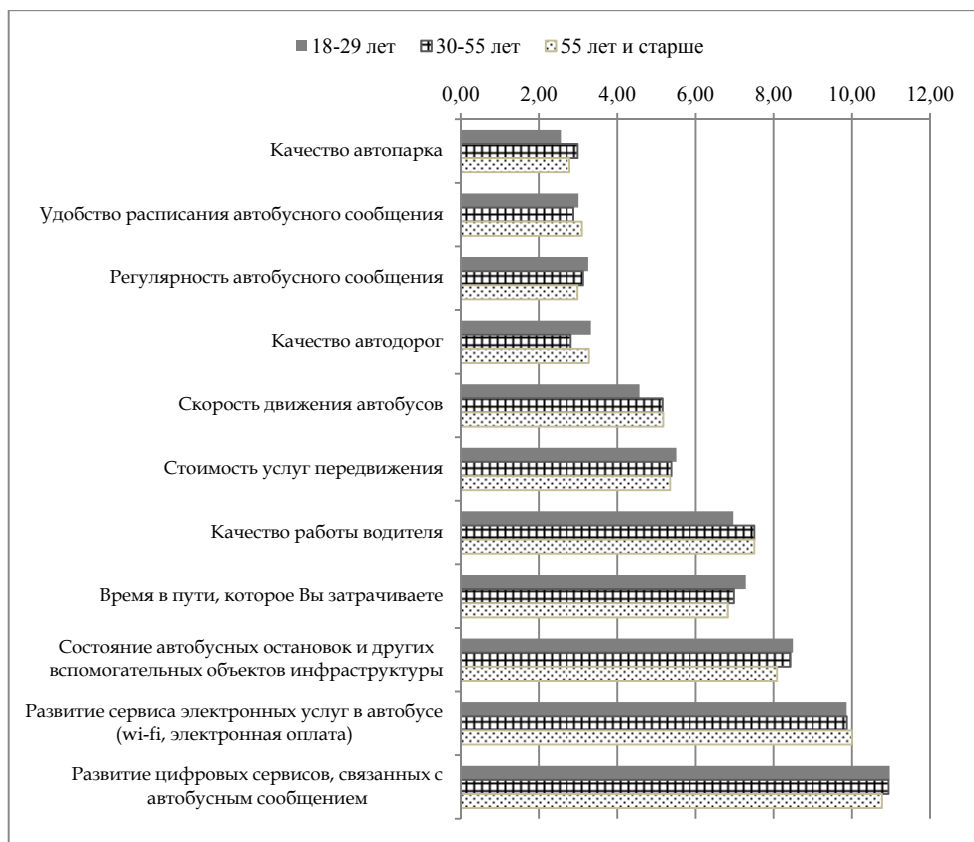


Рис. 8. Распределение параметров оценки автобусного сообщения в Калининградской области, требующих, по мнению респондентов (женщины), решения в первую очередь

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В начале 2022 года транспортный комплекс Калининградской области оказался в геополитических реалиях, отличающихся, в первую очередь, высоким уровнем неопределенности, резкими кардинальными изменениями внешних условий функционирования и необходимостью оперативного принятия ответных мер. В определенный момент времени проблема транспортной связности Калининградской области из сугубо логистической переросла в геостратегическую, с решением которой напрямую было связано обеспечение возможностей функционирования всего региона в целом. В настоящий момент можно уверенно констатировать, что принятые меры обеспечили возможность целостного функционирования региона. Проблема транспортной связности Калининградской области с основной территорией страны к концу 2022 года вновь стала исключительно логистической, в которой ключевыми вопросами стали стоимость и сроки доставки грузов.

Вместе с тем необходимо подчеркнуть, что наряду с грамотными оперативными мерами справиться с ситуацией федеральным и региональным органам власти помогли правильные стратегические решения, принятые после 2002 года (особенно после 2014 года). Эти меры были направлены на диверсификацию каналов грузового и пассажирского сообщения с основной территорией Российской Федерации, на создание не зависящих от внешних факторов возможностей обеспечения транспортной безопасности региона.

Для Калининградской области вопрос транспортной связности с основной территорией страны стал актуальным с момента приобретения регионом статуса российского эксклава. За прошедшие 30 с лишним лет неоднократно менялись не только внешние, но и внутренние геополитические и геоэкономические условия, требовавшие адаптации и выработки новых механизмов обеспечения транспортной связности региона. Но именно 2022 год стал самым сложным с точки зрения скорости и силы меняющихся условий. И в качестве главного вывода можно констатировать факт, что принятые ответные меры обеспечили возможности функционирования Калининградской области, не позволили прервать грузовые и пассажирские каналы связи с основной территорией страны.

Транспортная безопасность Калининградской области по-прежнему остается геостратегической задачей, для решения которой нужны федеральные и региональные усилия. Необходимо продолжать систематический мониторинг ситуации с целью выработки предложений по улучшению условий обеспечения транспортной связности региона.

Важным направлением развития транспортной тематики является реализация транзитного потенциала Калининградской области. Проекты в этом направлении активно реализовывались до 2022 года. В текущих геополитических и геоэкономических условиях уже формируются перспективы для наращивания транзитной специализации региона как в рамках проекта «Одни пояс — один путь», так и в контексте трансформации Северного морского пути в международный транспортный коридор.

Научное издание

Гуменюк Иван Сергеевич

**МОНИТОРИНГ И АНАЛИЗ ОБЕСПЕЧЕНИЯ
ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ
НА КАЛИНИНГРАДСКОМ НАПРАВЛЕНИИ**

Информационно-аналитический доклад

Редактор *Л. Г. Ванцева*

Компьютерная верстка *Г. И. Винокуровой*

Дизайн обложки *А. В. Иванов*

Подписано в печать 18.03.2024 г.

Дата выхода в свет 11.04.2024 г.

Формат 70 × 100 ¹/₁₆. Усл. печ. л. 3,9

Тираж 300 экз. (1-й завод 50 экз.). Заказ 3089

Свободная цена

ФГУП «И и Т газеты «Страж Балтики» Минобороны России
г. Калининград, ул. Тюленина, 15