ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО ПО ОБРАЗОВАНИЮ

РОССИЙСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ

# ИМЕНИ ИММАНУИЛА КАНТА

|  |
| --- |
| кафедра менеджмента |

#### КОНТРОЛЬНАЯ РАБОТА

«Специфика развития транспортного комплекса как отрасли специализации эксклавного региона»

по дисциплине «Управление региональной экономикой»

КАЛИНИНГРАД

2008

**Содержание**

### Введение……………………………………………………………………….…3

1. Особенности транспортного комплекса ………………………………….…5

2. Анализ перспективных направлений транспортных потоков…………….6

3. Анализ современного состояния транспортного комплекса………….…..9

4. «Узкие места» для различных видов транспорта………………………….15

5. Принципы развития транспортного комплекса Калинин­градской области……………………………………………………………………….20

Заключение…………………………………………………………………..…22

### Список использованных источников……………………………..…………..23

**Введение**

Положение России в XXI веке и становление ее как одного из ведущих центров многополярного мира должно опираться на устойчивое экономическое развитие, основанное на даль­нейшей структурной перестройке экономики и повышении конкурентоспособности отечественных товаров и услуг на ми­ровых рынках, а также на интеграцию страны в динамично изменяющуюся систему международных отношений, что по­зволило бы ей занять достойное место в постиндустриальной структуре мира.

Геополитическое положение России между двумя дина­мично развивающими мировыми центрами деловой активности: Европой и Азией, предопределяет ее особую роль в обеспечении евроазиатских связей.

В условиях глобализации мировой экономики транспорт наряду с финансовой сферой выступает важнейшим рычагом интеграционных процессов. Одним из ключевых звеньев раз­вития российской экономики становится совершенствование транспортной системы страны и реализация ее мощного тран­зитного потенциала для обеспечения евроазиатских связей. Это станет существенным вкладом в увеличение ВВП России, обусловленным ростом объемов транспортной работы и муль­типликативным эффектом в других отраслях экономики. При­быль от транзита, доход национальной транспортной сис­темы от транзитных перевозок пассажиров и грузов будет важной статьей валютных поступлений

Россия имеет развитую транспортную систему. Располагая системой морских портов на Балтийском, Азово-Черноморском, Каспийском, Северном и Дальневосточном бассейнах, развитыми сетями железных дорог и внутренних судоходных путей, протяженной сетью автомобильных дорог, комплексом международных аэропортов, воздушными трассами, проходя­щими над территорией страны в широтном и меридиональном направлениях и обеспечивающими эффективное использова­ние нашего воздушного пространства для международных и, прежде всего, транзитных перевозок, Россия обладает огром­ным транспортным потенциалом, который способен реализо­вать национальный транзитный ресурс для обеспечения евроа­зиатских связей и потребности страны в перевозках пассажиров и грузов во всех видах сообщений.

В настоящее время требования к транспортному обслуживанию возрастают, и существующая инфраструктура уже не может удовлетворить эти тре­бования. Транспортная логистика становится одним из ключевых элементов повышения конкурентоспособности национальной экономики и реализации транзитного потенциала России. Именно уровень логистических издержек и рисков во многом определяет привлекательность России для международных товарных потоков. Поэтому транспортно-логистический комплекс является одной из приоритетных сфер развития эко­номики Российской Федерации, важнейшим источником фи­нансовых поступлений в бюджет страны. Это в полной мере относится и к Калининградской области. Учитывая особенно­сти геополитического положения Калининградской области, вопросы функционирования и развития транспортного ком­плекса региона находятся в поле внимания руководства страны.

Транспортный комплекс - важнейшая составная часть производственной инфраструктуры и сферы услуг Калинин­градской области. Устойчивое и эффективное функциониро­вание, динамичное развитие и сбалансированность транспорт­ного комплекса являются необходимым условием высоких темпов экономического роста, обеспечения национальной безопасности и обороноспособности страны, повышения каче­ства жизни населения, рациональной интеграции Калинин­градской области в российскую и мировую экономику. Для экономики Калининградской области процесс интеграции в макрорегион Балтики является ключевым, а транспорт - движущая сила интеграции.

1. **Особенности транспортного комплекса**

Транспортный комплекс - важнейшая составная часть производственной инфраструктуры и сферы услуг Калинин­градской области. Устойчивое и эффективное функциониро­вание, динамичное развитие и сбалансированность транс­портного комплекса являются необходимым условием высо­ких темпов экономического роста, обеспечения националь­ной безопасности и обороноспособности страны, повышения качества жизни населения, рациональной интеграции Кали­нинградской области в российскую и мировую экономику. Транспортный комплекс Калининградской области объеди­няет в себе автомобильный, железнодорожный, морской, речной, воздушный транспорт и объекты соответствующей инфраструктуры (дороги, железнодорожные станции, порты и аэропорт, пункты пропуска через государственную границу).

Особенности экономико-географического положения Ка­лининградской области, влияющие на развитие её транспортного комплекса:

- географическая изолированность от остальной террито­рии страны;

- близость к развитым странам Европы;

- действие режима Особой экономической зоны;

- наличие единственного, принадлежащего Российской  
Федерации на Балтийском море незамерзающего портового комплекса;

- прохождение по территории Калининградской области ответвлений международных транспортных коридоров.

По территории Калининградской области проходят два от­ветвления трансъевропейских транспортных коридоров что указывает на формальную интеграцию области в европейскую транспорт­ную систему:

- № 1-А (Рига - Калининград - Гданьск) маршрута № 1 «Виа Бал­тика» (Хельсинки - Таллин - Рига - Каунас - Варшава);

- №9-Д (Каунас - Калининград) маршрута №9 (Киев - Минск - Вильнюс - Каунас - Клайпеда).

Особенности экономико-геогра­фического положения Калининградской области определяют необходимость развития её транспортного комплекса (прежде всего для обеспечения надёжного транспортного сообщения с остальной территорией Российской Федерации и расширения обслуживания российских внешнеторговых и международных транзитных перевозок). В области должен быть создан мощный транспортный узел, обеспечивающий устойчивые пассажирские и грузовые транспортные связи с субъектами Российской Федерации, го­сударствами ближнего и дальнего зарубежья.

1. **Анализ перспективных направлений транспортных потоков**

Приоритетные мероприятия, необходимые для дальней­шего развития транспортного комплекса Калининградской области, определены на основе анализа перспективных объё­мов и направлений движения грузопотоков, следующих в об­ласть, из области и через её территорию.

В среднесрочной и долгосрочной перспективе основной грузопоток будет формироваться, как и в настоящее время, в портовом комплексе области (терминалы Балтийска, Светлого и Калининграда). С учётом строительства нового глубоковод­ного порта в Балтийске объёмы перевалки портовыми терми­налами в 2016 году составят 40 - 45 млн тонн грузов в год с перспективой увеличения к 2020 году до 60 млн тонн. Данный объём формируется следующими грузами: нефть и нефтепро­дукты, металлы, химические удобрения, контейнерные и паке­тированные грузы, строительные материалы, уголь, ферро­сплавы, техника. В **Табл. 1** представлены ожидаемые показа­тели объемов переработки грузов портовым комплексом ре­гиональных портов.

Экспортные грузы в объёме до 33 млн тонн в год (нефте­продукты, металлы, химические удобрения, контейнерные и пакетированные грузы, уголь, ферросплавы) будут достав­ляться на терминалы портового комплекса железнодорожным транспортом, в объёме до 2 млн тонн (техника, пакетирован­ные, контейнерные, строительные и прочие грузы) - автомо­бильным транспортом (в основном с промышленных предпри­ятий области) и в объёме до 1,5 млн тонн (уголь, строительные и прочие грузы) - водным транспортом (морские каботажные перевозки и перевозки по внутренним водным путям).

***Таблица 1.*** Предполагаемые объёмы переработки грузов портовым комплексом области в 2016 году

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Наименование грузов | Объёмы перевалки (млн тонн) | | |
|  | всего | вывоз (экспорт) | ввоз (импорт) |
| Нефтепродукты | 20 | 20 | - |
| Металлы | 6 | 6 | - |
| Химические удобрения | 4 | 1,5 | 2,5 |
| Пакетированные грузы | 4 | 3 | 1 |
| Контейнерные грузы | 3 | 1 | 2 |
| Строительные грузы | 2 | 0,5 | 1,5 |
| Уголь | 2 | 2 | - |
| Ферросплавы | 1,5 | 1,5 | - |
| Техника | 1 | 0,5 | 0,5 |
| Прочие грузы | 1,5 | 0,5 | 1 |
| Итого | 45 | 36,5 | 8,5 |

Импортные грузы в объёме до 4,5 млн тонн (техника, па­кетированные, контейнерные, строительные и прочие грузы) вывозятся из портовых терминалов области автомобильным транспортом. В основном они предназначены для внутреннего потребления (в том числе для промышленных предприятий области), а также частично для вывоза в зарубежные страны (транзит или реэкспорт) и на остальную территорию России. Импортные грузы в объёме до 1,5 млн тонн (контейнерные и прочие грузы) перевозятся из портовых терминалов железно­дорожным транспортом, в объёме до 2,5 млн тонн (химиче­ские удобрения, строительные грузы) - морским транспор­том. Железнодорожные грузы в основном вывозятся далее че­рез пограничные переходы (реэкспорт, транзит). Учитывая пропускные способности основных железнодорожных магист­ральных направлений, очевидно, что переработка указанного объёма грузов невозможна без развития железнодорожной инфраструктуры в направлении портового комплекса области, повышения эффективности товародвижения (внедрение со­временных логистических и информационных технологий, развитие транспортной логистики), развития складского хо­зяйства.

Учитывая изложенное, в основных мероприятиях Концеп­ции предусмотрены: развитие железнодорожной инфраструк­туры в направлении портового комплекса области (прежде всего на участке Калининград — Балтийск), строительство железнодорожного обхода г. Калининграда, припортовых же­лезнодорожных станций (прежде всего, на подходе к Балтий­ску в районе станции Мечниково), создание транспортно-логистических центров. Увеличение переработки грузов порто­вым комплексом Калининградской области, а также размеще­ние новых и модернизация действующих промышленных про­изводств в г. Калининграде, г. Советске, г. Немане, г. Гвардейске, г. Знаменске. Развитие сельскохозяйственных комплексов приведёт к дальнейшему увеличению объёма перевозок по основным транспортным направлениям, которые схематично могут быть представлены как осевые магистрали, проходящие с запада на восток (Балтийск - Калининград - Гвардейск - Черняховск - Гусев - Нестеров) и с севера на юг (Советск - Гвардейск - Калининград - Мамоново).

Развитие осевых транспортных направлений отвечает интересам использования транзитного потенциала Калининградской области, развития рынка экспорта транс­портных услуг.

Помимо комплексного развития транспортной инфра­структуры на осевых магистралях потребуется соответствую­щая организация логистических схем транспортировки грузов по данным направлениям. Учитывая пространственное движе­ние грузопотоков и места их образования, логистическо-дистрибутивные центры по организации на территории области переработки, перегрузки, накопления, хранения грузов, сле­дующих в различных направлениях, с соответствующими тер­минальными комплексами должны быть сформированы в сле­дующих зонах: г. Мамоново и г. Советск на направлении «се­вер-юг», г. Балтийск и г. Черняховск (г. Нестеров) на направ­лении «запад-восток», пос. Железнодорожный на направлении «северо-запад — юго-восток». Указанные логистические цен­тры должны представлять собой в большей степени не адми­нистративные, а информационные центры, концентрирующие информационные потоки о перевозках грузов по территории области.

Такая схема организации грузопотоков позволит транс­портному комплексу Калининградской области стать «свя­зующим звеном» между промышленными центрами не только внутри области, но и вне её, что позволит перейти от модели развития «область - перегрузочный центр» к модели «об­ласть - многопрофильный перерабатывающий, транспортно-логистический и дистрибутивный комплекс», т.е. транспорт­ный хаб.

**3. Анализ современного состояния транспортного комплекса**

***Характеристика сети автомобильных дорог.***

Протяжённость автомобильных дорог общего пользования в Калининградской области составляет 4615,1 км, из них 203,8 км — автомобильные дороги федерального значения (4% от общей протяжённо­сти), 4411,3 км — автомобильные дороги регионального значе­ния. Все автомобильные дороги общего пользования имеют твердое покрытие. Плотность автомобильных дорог области составляет 303 км на 1 тыс. кв. км территории, что значительно выше, чем в среднем по России. Автодороги области интегрированы в ев­ропейскую сеть автомобильных дорог. По территории области проходят два ответвления трансъевропейских транспортных коридоров: № 1-А и №9-Д.

***Таблица 2.*** Протяжённость автомобильных дорог по техническим категориям

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Автомобильные дороги | Протяжённость (км) | | | | | |
|  | Всего | Техническая категория | | | | |
|  |  | I | II | III | IV | V |
| Федерального значения | 203,8 | 35,3 | 168,5 | - | - | - |
| Регионального значения | 4411,3 | - | 113,4 | 1213,6 | 2044,8 | 1039,5 |

***Характеристика автомобильного транспорта.***

В Калининградской области зарегистрировано более 220 тысяч легковых автомобилей, около 30 тысяч грузовых авто­мобилей и автобусов. Область занимает второе место в России по обеспеченности её жителей легковым автотранспортом. В автопарке грузоперевозчиков Калининградской области доля отечественных автомобилей сокращена до минимума. Основ­ными марками автомобилей, используемых при международ­ных перевозках, являются «Скания», «Вольво», «Мерседес», «МАН», «Ивеко». В области продолжает происходить пере­распределение парка грузовых автомобилей по годам выпуска: количество автомобилей старше 10 лет уменьшается, моложе 10 лет - увеличивается. Обновление подвижного состава сказывается на увели­чении числа автомобилей, соответствующих нормам Евро - они составляют 94 % общего парка автомо­билей.

***Характеристика воздушного транспорта.***

После произошедших изменений в правилах транзита по Литве наземным путём, в обеспечении пассажирского сооб­щения Калининградской области с остальной территорией России основное значение приобрели воздушные перевозки.

Воздушные перевозки в области осуществляют 10 авиа­компаний, которые обеспечивают воздушное сообщение с 20 городами России, СНГ и Европы. Ежесуточные провозные ёмкости авиакомпаний составляют около 2000 кресел, осуще­ствляется до 26 рейсов ежедневно (пиковая нагрузка - до 30 рейсов), из них до 22 - регулярные.

На территории области действует единственный междуна­родный аэропорт «Храброво», который начал свою работу с июля 2007 года в режиме «hub & spoke». С 2004 года проводится реконструкция аэропорта «Храброво» в рамках Федеральной целевой программы «Модернизация транспорт­ной системы России (2002—2010 годы)». Проектная пропускная способность нового аэровокзального комплекса составит 400 пассажиров в час, в часы пиковых нагрузок.

***Характеристика портового комплекса.***

Порт Калининград является единственным незамерзаю­щим портом России на Балтийском море и имеет выгодное географическое положение — расстояние до крупнейших пор­тов на Балтике составляет от 300 до 700 км. Порт соединён с Балтийским морем Калининградским морским каналом дли­ной 43 км, шириной 50—80 м, глубиной от 9 до 10,5 м. Такие характеристики канала позволяют проход судов длиной до 170 м и грузоподъёмностью до 30 тыс. тонн. Проектные возможности портовых терминалов Калинин­градской области позволяют перегружать до 26 млн тонн раз­личных грузов в год (в основном экспортного направления). Начиная с 2000 года количество грузов, перерабатываемых портовым комплексом области, стабильно растёт.

В основную номенклатуру грузов, перерабатываемых пор­товым комплексом области, входят: нефть и нефтепродукты, уголь, кокс, лесные грузы и грузы лесопереработки (пилома­териалы, фанера, целлюлоза, бумага), чёрные металлы, ферро­сплавы, минеральные удобрения (жидкие, навалом и в различ­ной упаковке), рефрижераторные грузы (мясо, рыба, масло, фрукты), зерно, грузы в контейнерах и колесная техника.

Порт Калининград предоставляет услуги по накоплению и хранению различных грузов, имеет в своем распоряжении портальные и мобильные краны грузоподъёмностью до 52 тонн, авто- и электропогрузчики, средства малой механи­зации и другие необходимые механизмы, крытые склады, складские помещения для рефрижераторных грузов и от­крытые складские площади. Имеется парк ёмкостей для хранения нефти, нефтепродуктов и жидких удобрений. В порту организовано снабжение судов топливом, водой, про­дуктами.

В 2006 году завершено строительство грузопассажир­ского автомобильно-железнодорожного паромного комплек­са в Балтийске, ведётся строительство новых перегрузочных терминалов в акватории Калининградского морского кана­ла, активно развивается паромное сообщение. Действует па­ромное сообщение между Балтийском, Санкт-Петербургом, портами Германии, Швеции и Литвы. Порт Калининград связан контейнерными линиями с портами Германии, Ни­дерландов, Дании, Бельгии и стран Балтии.

Стивидорные компании (операторы терминалов) осуще­ствляют операторскую деятельность на терминалах порта (погрузо-разгрузочные работы, складские операции, хране­ние и доработка грузов, фасовка).

В порту Калининграда работает около 100 компаний, самые крупные из них объединены в ассоциацию. В порту Калинин­град работает около 10 сюрвейерских компаний. Сюрвейерские компании оказывают услуги независимой количественной и ка­чественной оценки грузов, осмотра и освидетельствования транспортных средств (судов, контейнеров, автомашин, ваго­нов), оценки качества укладки и крепления грузов при транс­портировке, услуги аварийных комиссаров, вспомогательные услуги при погрузочно-разгрузочных работах (маркировка, се­парация грузов и т.п.), а также консалтинговые услуги.

***Характеристика внутренних водных путей.***

Калининградская область имеет развитую сеть внутренних водных путей (571 км), плотность которой (38 км на 1 тыс. км2 территории) почти в 10 раз больше среднероссийского показа­теля. Внутренние водные пути (далее - ВВП) Калининградской области включают реки, каналы и Куршский залив. Ка­лининградский (Вислинский) залив относится к внутренним морским водам. ВВП области свободно сообщаются с водными путями соседних стран, имеют сопоставимые габариты пути, обустроены в гидротехническом отношении. В речном порту Советск установлен и открыт двухсторон­ний, круглосуточный, речной пункт пропуска через государст­венную границу Российской Федерации, в котором осуществля­ются контрольные операции только в отношении российских и литовских судов. Между Россией и Литвой в 2007 году было достигнуто взаимное соглашение о судоходстве в Куршском за­ливе и о строительстве пропускного пункта «Рыбачий».

***Характеристика железнодорожного транспорта*.**

Железнодорожный транспорт является ведущим видом транспорта, связывающим Калининградскую область с ос­тальной территорией России. До 80 % грузов доставляются в область железнодорожным транспортом. Длина железнодо­рожных путей общего пользования составляет 618 км, их плотность более чем в 9 раз выше среднероссийской. Имеют­ся пути российской колеи (1520 мм) и два участка западно­европейской колеи (1435 мм). Перегрузка грузов «вагон — вагон» колеи 1520 и 1435 мм осуществляется на станциях Черняховск и Дзержинская-Новая в г. Калининграде. Желез­нодорожные пути имеют выходы в сопредельные государст­ва: Литву и Польшу. Дороги с европейской колеёй выходят за пределы области в пунктах Багратионовск, Мамоново и Железнодорожный.

Участок железнодорожных путей Советск — Калинин­град — Мамоново входит в ответвление трансъевропейского транспортного коридора № 1-А, участок Калининград - Не­стеров - в ответвление №9-Д. Оба участка обеспечивают подходы к портовым терминалам, государственной границе Российской Федерации, выход на железные дороги Литвы и далее через Белоруссию на основную территорию России, в Украину, страны Центральной Азии, государства Европей­ского союза. Маршруты пассажирских поездов связывают Калининград со Смоленском, Москвой, Санкт-Петербургом, Харьковом, Гомелем, Брянском, Курском, Воронежем, Росто­вом, Краснодаром, Адлером, а также с Гданьском, Гдыней, Вильнюсом и Минском. Круглогодично курсируют беспере­садочные вагоны в Берлин, Брест, Киев, Симферополь, Одес­су, Мурманск.

***Характеристика пограничных пунктов пропуска.***

Автомобильные, железнодорожные и речные пункты про­пуска, расположенные на территории Калининградской об­ласти, установлены Договором между Правительством Рос­сийской Федерации и Правительством Республики Польша о пограничных переходах и Соглашением между Правительст­вом Российской Федерации и Правительством Литовской Рес­публики о пунктах пропуска через государственную границу между Российской Федерацией и Литовской Республикой. На территории Калининградской области установлено 27 пунктов пропуска, обустроено по временной или постоянной схеме и функционирует 23 пункта пропуска.

Количество действующих пунктов пропуска через государ­ственную границу в Калининградской области в целом обес­печивает потребности международного сообщения, развития внешнеэкономических связей, приграничного сотрудничества. Рост объёма внешнеторговых операций и расширение парка большегрузных автомобилей привело к увеличению нагрузки на действующие автомобильные пункты пропуска. Объём грузов, перевезённых автотранспортом через пограничные переходы, с 2001 года увеличился в 1,7 раза. Как следствие, все автомобильные пункты пропуска работают с превышением проектной пропускной способности. Несмотря на различия в развитии различных ви­дов транспорта, за последние несколько лет (2000—2007) транспортный комплекс развивается успешно, отвечая всем потребностям грузопассажирских перевозок. Рост всех видов транспорта так же очевиден, как и рост транспортной мобиль­ности населения.

1. **«Узкие места» для различных видов транспорта**

***Автомобильный транспорт и дороги.***

Увеличение объемов грузопассажирских перевозок, а так­же числа транспортных средств (в особенности грузовых ав­томобилей) является причиной повышения нагрузки на сеть автомобильных дорог региона. Автомобильные дороги на ме­ждународных коридорах №1-А и №9-D, которые обеспечивают доступ к национальной границе и городам Приморской зоны работают на полную мощность или с превышением проектных инженерных мощностей.

Недостатки существующей автодорожной сети Калинин­градской области:

- несоответствие технических параметров многих участков автодорог фактической интенсивности транспортного потока;

- прохождение транспортных потоков по жилым зонам населённых пунктов;

- отсутствие замкнутой окружной дороги вокруг города Калининграда;

- часть мостовых переходов, расположенных на автодоро­гах области, не предназначена для пропуска большегрузного транспорта общей массой более 20 тонн;

- недостаточная пропускная способность автомобильных пунктов пропуска через государственную границу.

***Портовый комплекс.***

Факторы, сдерживающие повышение грузооборота порто­вого комплекса Калининградской области:

- ограниченные возможности дальнейшего развития тер­миналов, расположенных на Калининградском морском ка­нале в пределах г. Калининграда, из-за недостаточности сво­бодных территорий, что не позволяет осуществлять приём и обработку крупнотоннажных судов и сдерживает рост объёма переваливаемых грузов;

- конкуренция с портами Литвы и Латвии, существенное влияние на загрузку портов железнодорожных тарифов, при­меняемых сопредельными государствами в отношении пере­возимых в порты области грузов.

***Внутренние водные пути.***

Основные проблемы эксплуатации ВВП Калининградской области:

- минимальное проведение путевых работ вследствие не­достаточности федерального финансирования на текущее со­держание ВВП; постепенное снижение проходных габаритов ВВП в ре­зультате отсутствия финансирования из федерального бюд­жета на капитальный ремонт ВВП;

- исключение из судоходства отдельных участков ВВП вследствие снижения их проходных габаритов и необеспече­ния на них требуемой безопасности движения судов. Из 571 км областных водных путей в 2006 году гарантированные габариты судовых ходов имели только 299 км ВВП.

Интенсив­ность развития грузовых и пассажирских перевозок по ВВП Калининградской области во многом зависит от возможности использования отдельных маршрутов для организации судо­ходства не только под российским, но и под иностранным флагом. Однако действующее российское законодательство запрещает плавание по ВВП Российской Федерации судам под иностранным флагом. Главным проблемным вопросом является отсутствие нормативной правовой базы, регламентирующей пе­ресечение государственной границы и осуществление плавания в акватории Куршского и Калининградского (Вислинского) зали­вов, в том числе судами под флагом «третьих стран».

***Железнодорожный транспорт.***

Дальнейший рост грузовых железнодорожных перевозок, обусловленный развитием экономики области, будет сдержи­ваться недостаточной пропускной способностью припортовых и пограничных железнодорожных станций и основных участ­ков железных дорог (в том числе отсутствием железнодорож­ного обхода г. Калининграда). Недостаточная пропускная спо­собность пограничного перехода Чернышевское - Кибартай сдерживает прохождение грузопотоков как для внутреннего потребления в области, так и транзитных. С 2003 года в по­сёлке Чернышевское ведётся строительство новой железнодо­рожной станции. Пограничная железнодорожная станция Мамоново, обеспечивающая основой объём перевозок грузов че­рез российско-польскую границу, находится в черте города и не имеет перегрузочных терминалов. Рельеф местности не позволяет осуществлять дальнейшее развитие её инфраструк­туры. На сопредельной станции Бранево (Польша) на участке площадью 98 га ведётся строительство грузового комплекса для перевалки российских грузов, следующих в страны Евро­союза.

Комплексные проблемы функционирования и перспектив­ного развития транспортного комплекса области:

- ограниченные пропускные способности основных авто­дорог области и расположенных на них автомобильных пунк­тов пропуска через государственную границу, не удовлетво­ряющие существующим и перспективным грузо- и пассажи­ропотокам;

- недостаточность подъездной инфраструктуры к мор­ским портам и аэропорту;

- необходимость модернизации основных объектов транспортной инфраструктуры и обновления основных фон­дов всех видов транспорта;

- недостаточная эффективность системы товародвижения, отсутствие системной связи различных видов транспорта;

- зависимость от транзитной тарифной и нетарифной политики сопредельных государств, наличие связанных с этим рисков;

- несовершенство транспортных, пограничных и тамо­женных технологий оформления грузов и транспортных средств, в том числе при пересечении границ;

- неполное использование транзитного потенциала об­ласти, её выгодного географического положения;

- ухудшение состояния внутренних водных путей, нераз­витость внутреннего водного транспорта;

- ограниченная пропускная способность единственного в области гражданского аэропорта «Храброво», неудовлетворительное состояние его международного сектора;

- необходимость модернизации объектов наземной авиа­транспортной инфраструктуры; негативное воздействие транспорта на окружающую среду и условия проживания людей;

- объективное обострение проблемы транспортной безо­пасности.

***«Узкие места» развития транспортного потенциала.***

Одним из главных выявленных «мягких» узких мест, кото­рое препятствует устойчивой, эффективной, безопасной ин­термодальной транспортировке грузов в/из и через Россию (Ка­лининградскую область) в страны ЕС является дисгармония в компетенции представителей бизнеса образования и администри­рования. Все три сектора нуждаются в улучшении. В Калинин­градской области ощущается недостаток знаний, соответствую­щих международным требованиям в сфере транспорта.

*Деловой сектор* зачастую демонстрирует недостаточное продвижение предпринимательства, низкую конкурентоспо­собность и плохое качество услуг.

*Образовательный сектор* не всегда обеспечивает образо­вание студентов и чиновников, удовлетворяющее требованиям рынка и стандартам ЕС в области транспорта.

*Административный сектор* испытывает недостаток в ноу-хау в технологической сфере транспорта, и, соответственно, не принимаются необходимые меры для инвестиций и внедрения; решения, принимаемые Государственным таможенным коми­тетом РФ, не всегда учитывают особенности Особой экономи­ческой зоны в Калининградской области.

Достаточно слабо развита диспетчеризация перевозок с использованием современных IT и GPS для обеспечения по­вышения эффективности и безопасности грузоперевозок и контроля служебного транспорта. Введение системы глобаль­ного мониторинга с использованием космических технологий позволит отслеживать в режиме on-line местонахождение гру­зов, соблюдение графика доставки, отклонения от маршрута, избегать заторов на автобанах и пунктах пропуска за счет принятия своевременного решения об изменении маршрута и т.д. Но самое главное - такая система позволяет совмещать оперативную информацию с базой данных сервера транспортно-логистической компании, существенно облегчает и ускоряет процесс принятия оптимальных решений.

Целью улучшения указанных выше секторов транспортной сферы является устранение недостатков перспективного транспортного коридора в регионе Балтийского моря путём реализации интегрированной модели транспортного хаба в Калининградской области.

**5. Принципы развития транспортного комплекса**

**Калининградской области**

Принципы развития транспортного комплекса Калинин­градской области:

- соответствие стратегическим приоритетам развития Российской Федерации, стратегии развития её транспортной системы;

- учёт региональных особенностей транспортного ком­плекса, его конкурентных преимуществ, обусловленных гео­графическим положением области;

- опережающее развитие транспортного комплекса по сравнению с другими отраслями экономики;

- скоординированное развитие различных видов транс­порта, направленное на реализацию объективных преиму­ществ каждого из них;

- сохранение ведущей роли железнодорожного транс­порта в обеспечении межрегиональных транспортно-экономических связей, сохранение значения портового комплекса об­ласти в процессе перевозки внешнеторговых грузов;

- учёт градостроительной политики (генпланов), требова­ний действующего законодательства по охране объектов куль­турного наследия и санитарно-эпидемиологическому благопо­лучию человека, минимизация негативного воздействия на окружающую среду и условия проживания людей;

- концентрация федеральных и региональных ресурсов на решении приоритетных задач развития транспортного ком­плекса области;

- обеспечение баланса интересов Российской Федерации, Калининградской области, бизнес-структур, общественных организаций и населения области.

- актуальная необходимость повышения транспортного потенциала, т.е. образования, гармонизация административ­ной системы, и т. п.

Вышеперечисленные принципы определяют следующие стратегические направления развития транспортного ком­плекса Калининградской области:

- обеспечение устойчивого функционирования Калинин­градской области как неотъемлемой части Российской Феде­рации, сохранение экономики региона в едином экономиче­ском пространстве страны, обеспечение функционального единства транспортной системы государства;

- повышение значения и роли транспортного комплекса Калининградской области на внутрироссийском и междуна­родном рынке транспортных услуг, осуществление деятельно­сти по реализации услуг транспортного комплекса области;

- обеспечение потребностей населения области в транс­портных услугах, повышение их доступности и качества;

- повышение эффективности системы товародвижения;

- повышение безопасности транспортных процессов;

- улучшение инвестиционного климата и развитие ры­ночных отношений в транспортном комплексе, определён­ность и устойчивость планов по развитию объектов транс­порта.

**Заключение**

Наряду с ростом экспорта товаров интересам области отвечает увеличение экспорта транспортных услуг, которое может происходить, прежде всего, за счёт развития междуна­родного транзита через территорию области и транспортного обеспечения экспорта российских товаров. Повышение конку­рентоспособности транспортного комплекса Калининградской области на международном рынке транспортных услуг позво­лит реализовать транзитный потенциал региона, превратить экс­порт транспортных услуг в один из крупнейших источников до­хода региона, создать прочную основу для успешной интеграции области в российскую и мировую транспортную систему.

В условиях экономического развития Калининградской области транспорт должен обеспечить высокие темпы роста внутреннего регионального продукта за счёт ускорения товародвижения и снижения удельных транспортных издержек путём применения современных транспортных технологий, логистических схем, повышения технического уровня транспортных средств и обору­дования, качества предоставляемых услуг.

**Список использованных источников:**

1. Интеграция калининградской области в транспортное сотрудничество в регионе Южной Балтики.: Проект Baltic Gateway Plus -TACIS 2008г.
2. Левитин И. Окомплексе мероприятий направленных на развитие морских портов и особых портовых зон.: 2007г.
3. Мировая экономика.: Перспективы 2007г.
4. Транспорт России.: Газета министерства транспорта РФ. 2007г.