

РЕГИОНАЛЬНАЯ И ОТРАСЛЕВАЯ ЭКОНОМИКА

Научная статья

УДК 338.054.23

doi:10.46845/2073-3364-2023-0-3-64-81

Обобщение содержания недополучения валовой добавленной стоимости Калининградского полуэксклава

Леонид Иванович Сергеев¹,

Алексей Владимирович Самсонов²

^{1, 2}ИНОТЭКУ ФГБОУ ВО "КГТУ", Калининград, Россия

¹doc_sergeevli@mail.ru

²513980@mail.ru

Аннотация. Цель статьи заключается в проведении исследования по оценке влияния полуэксклавного положения на валовую добавленную стоимость Калининградской области. Обобщаются литературные источники, посвященные анализу проблем социально-экономического развития региона в условиях оторванности от метрополии. Подчеркивается, что полуэксклавноść обуславливает негативную динамику на развитие экономики и приводит к снижению уровня благосостояния граждан РФ, проживающих на территории Калининградской области. Предложена и реализована авторская методика оценки снижения региональной добавленной стоимости в условиях полуэксклава. Экономический рост отождествляется с грузооборотом транспорта региона, который сравнивается с его работой в РФ в целом и в СЗФО. Проанализирована динамика разности между скорректированной ВДС на душу населения в РФ, в СЗФО и Калининградской области за период с 2016 г. по 2020 г. Проведен регрессионный анализ зависимости скорректированной ВДС от общей суммы перевезенных грузов в Калининградской области. Рассчитаны экономические потери валовой добавленной стоимости на душу населения и на все население региона. Сделан вывод, что в расчете на душу населения ВДС прирастает в Калининградской области медленнее, чем по России в целом и СЗФО в частности. Предложены экономические характеристики трех возможных направлений движения товарооборота с территории Калининградской области. Обоснованы предпочтения выбора наилучшего направления развития для привлечения инвестиций в региональную экономику полуэксклава.

Ключевые слова: полуэксклав, регрессия, грузооборот, валовая добавленная стоимость, статистическая значимость

Для цитирования: Сергеев Л. И., Самсонов А. В. Обобщение содержания недополучения валовой добавленной стоимости Калининградского полуэксклава // Балтийский экономический журнал. 2023. № 3(43). С. 64-81. <http://dx.doi.org/10.46845/2073-3364-2023-0-3-64-81>

Generalization of the content of the shortfall in the gross value added of the Kaliningrad semi-enclave**Leonid I. Sergeev**¹,**Aleksey V. Samsonov**²^{1,2}INOTECU FGBOU VO "KSTU", Kaliningrad, Russia¹doc_sergeevli@mail.ru²513980@mail.ru

Abstract. The purpose of the article is to conduct a study to assess the impact of the semi-exclusive position on the gross value added of the Kaliningrad region. The literary sources devoted to the analysis of the problems of socio-economic development of the region in the conditions of isolation from the metropolis are summarized. It is emphasized that semi-exclusivity causes negative dynamics on the development of the economy and leads to a decrease in the level of well-being of citizens of the Russian Federation living in the Kaliningrad region. The author's methodology for assessing the reduction of regional added value in a semi-enclave is proposed and implemented. Economic growth is identified with the cargo turnover of transport in the region, which is compared with its work in the Russian Federation as a whole and in the NWFD. The dynamics of the difference between the adjusted GVA per capita in the Russian Federation, in the Northwestern Federal District and the Kaliningrad region for the period from 2016 to 2020 is analyzed. A regression analysis of the dependence of the adjusted GVA on the total amount of transported goods in the Kaliningrad region was carried out. The economic losses of gross value added per capita and for the entire population of the region are calculated. It is concluded that, per capita, the GVA grows more slowly in the Kaliningrad region than in Russia as a whole and the NWFD in particular. The economic characteristics of three possible directions of trade turnover from the territory of the Kaliningrad region are proposed. The preferences of choosing the best direction of development to attract investment in the regional economy of the semi-enclave are substantiated.

Keywords: shelf enclave, regression, cargo turnover, gross value added, statistical significance

For citation: Sergeev L. I., Samsonov A. V. Generalization of the content of the shortfall in the gross value added of the Kaliningrad semi-enclave // Baltic Economic Journal. 2023;3(43):64-81. (In Russ.). <http://dx.doi.org/10.46845/2073-3364-2023-0-3-64-81>

Введение и обобщение литературных источников

Полуэксклавное положение Калининградской области обуславливает необходимость обеспечения федеральным центром особых условий социально-экономического функционирования региона. Проблемы особого положения региона анализировались и продолжают обобщаться многими отечественными и зарубежными учеными. Исследования имеют как научную, так и прикладную направленность. Правительством РФ и региона постоянно принимаются практические меры по решению возникающих как политических, так и социально-экономических проблем оторванности территории области от основной метрополии (законы, распоряжения, постановления и др.). Но актуальность исследования проблемы полуэксклавности региона не теряет значения.

Возникающие вызовы эксклавности и пути их возможной компенсации, анализ и оценка перспектив роста валовой добавленной стоимости, а также пути повышения конкурентоспособности региональной экономики и проблемы экономического развития Калининградской области как эксклавного региона рассматриваются в работах [1, 5, 7, 12]. Эти работы анализируют возможности и ограничения социально-экономического развития, обобщают пути развития территории с учетом нейтрализации негативных внешнеэкономических факторов функционирования эксклавной экономики.

Ряд исследований [2, 3, 9] подчеркивает наличие проблем экономической безопасности (включая продовольственную), обеспечения экономической долгосрочной устойчивости, которые в условиях полуэксклавности территории имеют особое значение. В данных исследованиях подчеркиваются содержание и состав внешних вызовов, которые преодолеваются органами власти и бизнесом для обеспечения задач социально-экономического развития территории.

Довольно значительный объем исследований [4, 10, 11, 17, 18] посвящен рассмотрению роста экономики Калининградской области, которые временно в настоящий момент подорвали антироссийские санкции. Анализируются конкретные проблемы калининградского бизнеса, предлагаются новые подходы построения региональной экономики. Из-за спецоперации России на Украине калининградцы попали в ловушку, самый западный российский регион оказался в числе лидеров падения в рейтинге регионов по социально-экономическому положению за 2022 год, подготовленном РИА Новости [19]. Приводятся подходы к оценке "эксклавных" затрат, анализируются общесистемные потери и затраты, связанные с территориальной обособленностью Калининградской области (таможенные платежи, квоты), дополнительные расходы на перевозку и транзит грузов и пассажиров.

Особенность географического положения Калининградской области, заключающаяся в ее полуэксклавности, обуславливает уникальные условия транспортировки грузов готовой продукции на территорию других субъектов РФ, а также в другие страны. Фактически географическая оторванность Калининградской области от других субъектов РФ предполагает повышенные логистические расходы и административные сложности, которые могут оказывать негативное влияние на ее экономику в целом и объемы грузоперевозок, в частности.

Следует отметить, что некоторые исследования [6, 15, 20] обобщают проблемы модернизации социально-экономического положения Калининградской области в режиме региона сотрудничества России и ЕС, что в настоящий момент из-за санкций недружественных стран практически теряет смысл. Рассматривается полуэксклавный регион России в контексте глобальной мировой и европейской политики и анализируются горизонты развития Калининградская области в условиях оторванности от материковой России.

Ряд исследований [13, 16, 26] посвящен рассмотрению проблем организации управления экономикой региона в условиях эксклавности. В них также анализируется, как в особой экономической зоне Калининградской области развиваются инвестиционные проекты, создается инвестиционный климат для устойчивого социально-экономического развития и преодоления

оторванности от материковой России. Рассматриваются отдельные аспекты влияния санкций на социально-экономическое развитие Калининградской области.

Исследования зарубежных ученых [20, 21, 22, 23] обобщают внешнеэкономические связи Калининградской области. Здесь также анализируется Калининградский регион как экономический мост, а не укрепленный форпост России на западных рубежах. Приводится отчет о политическом состоянии климата территории и рассматриваются глобальные вопросы безопасности в регионе Балтийского моря (их реалии и перспективы) с учетом Калининградского полуэксклава.

Результаты исследования

Экономическое состояние территории в основном определяется политическими решениями как внешнеэкономического окружения, так и федерального центра. Политическая составляющая выходит на первый план содержания региональной экономики. При этом, рассматривая все публикации и исследования, можно сделать вывод, что транспортная доступность является главной проблемой социально-экономического состояния и устойчивого развития Калининградской области. Политические решения в части ограничения ввоза-вывоза товаров и услуг, компенсации потерь и разблокировки запретов являются основными рычагами организации управления на территории области.

Таким образом, можно говорить о том, что полуэксклавность Калининградской области обуславливает сдерживание динамики развития экономики и приводит к снижению уровня благосостояния граждан РФ, проживающих на ее территории. Дополнительные издержки хозяйствующих субъектов, населения области из-за оторванности от метрополии могут подсчитываться разными методами. Один из них – это прямой подсчет дополнительных затрат по отраслям, предприятиям, видам продукции и услуг при перемещении через границу или доставке товаров морским путем. Данный путь довольно сложный, но реальный и используется при установлении компенсационных мер (субсидии из бюджетов, налоговые преференции, дотации и др.) для выравнивания условий хозяйствования и проживания на территории в сравнении с достигнутыми общероссийскими показателями.

Укрупненное отражение дополнительных расходов в результате полуэксклавности территории можно подсчитать, используя статистические данные Росстата России [24]. В силу того, что перевозки грузов как таковые наиболее активно участвуют в хозяйственном обороте не всех отраслей экономики, следует, на наш взгляд, осуществить декомпозицию валового регионального продукта. В частности, в исследование следует включить данные о валовой добавленной стоимости (далее ВДС) только тех отраслей, функционирование которых напрямую связано с перевозками грузов, а именно: начиная с "Раздела А" (сельское и лесное хозяйство, охота, рыболовство и рыбоводство) и заканчивая "Разделом Н" (транспортировка и хранение), используются данные о валовой добавленной стоимости по данным ОКВЭД 2. Суммарная величина ВДС указанных отраслей в Калининградской области, СЗФО и России в целом за период с 2016 по 2020 г. представлена в таблице 1.

Таблица 1 – Совокупная динамика суммы ВДС зависимых от грузоперевозок отраслей экономики за 2016–2020 годы, тыс. руб.

Table 1 – Cumulative dynamics of the amount of GVA of the sectors of the economy dependent on cargo transportation for 2016-2020, thousand rubles

Год	РФ	СЗФО	Калининградская область
2016	47495632929	5076831858	249684717
2017	48325536796	5007297393	255127954
2018	49544079189	5107175449	266065582
2019	50418892844	5138157137	262527473
2020	50428847096	5045908823	266671272

Составлено авторами по материалам [24].

Более подробно данные Росстата по перевозкам грузов в РФ предоставляются относительно автомобильных и железнодорожных перевозок (для каждого субъекта РФ). Следовательно, полученные значения ВДС необходимо скорректировать на коэффициент структуры грузоперевозок, включив в него только указанные виды транспорта, чтобы учитывалась только часть хозяйственного оборота экономики, обеспеченного автомобильным и железнодорожным транспортом (результат представлен в таблице 2).

Статистические данные, представленные в таблице 2, демонстрируют динамику скорректированной ВДС, однако для того, чтобы иметь возможность сопоставления динамики Калининградской области, СЗФО и РФ, необходимо рассчитать скорректированную ВДС на душу населения.

Таблица 2 – Динамика ВДС, скорректированной на коэффициент структуры транспортных перевозок, осуществляющих хозяйственный оборот за 2016–2020 годы, тыс. руб.

Table 2 – Dynamics of the GVA adjusted for the coefficient of the structure of transport operations engaged in economic turnover for 2016-2020, thousand rubles

Год	Корректирующий коэффициент структуры транспортных перевозок	ВДС (скорр.)		
		РФ	СЗФО	Калининградская область
2016	0,845	40133809825	4289922920	210983586
2017	0,841	40641776445	4211137108	214562609
2018	0,842	41716114677	4300241728	224027220
2019	0,846	42654383346	4346880938	222098243
2020	0,850	42864520031	4289022500	226670581

Рассчитано авторами по материалам [23].

Результат расчета скорректированной ВДС экономики Калининградской области на душу населения за 2016–2020 годы представлен в таблице 3.

По данным, представленным в таблице 3, можно сделать общий вывод о том, что в динамике скорректированной ВДС на душу населения в производственных отраслях экономики наблюдается тенденция роста показателя по РФ в целом относительно СЗФО и Калининградской области.

Таблица 3 – Динамика скорректированной ВДС в расчете на душу населения за 2016–2020 годы

Table 3 – Dynamics of adjusted GVA per capita for 2016-2020

Год	Численность населения, чел.			ВДС (скорр.) на душу населения, тыс. руб./чел.		
	РФ	СЗФО	Калининградская область	РФ	СЗФО	Калининградская область
2016	146544710	13853694	976439	274	310	216
2017	146804372	13899310	986261	277	303	218
2018	146880432	13952003	994599	284	308	225
2019	146780720	13972070	1002187	291	311	222
2020	146748590	13981992	1012512	292	307	224

Рассчитано авторами с использованием источника [25].

Для дополнительной наглядности целесообразно рассмотреть инфографику разности между динамикой исследуемого показателя по РФ и СЗФО, а также по Калининградской области. Результат расчета представлен на рисунке 1.

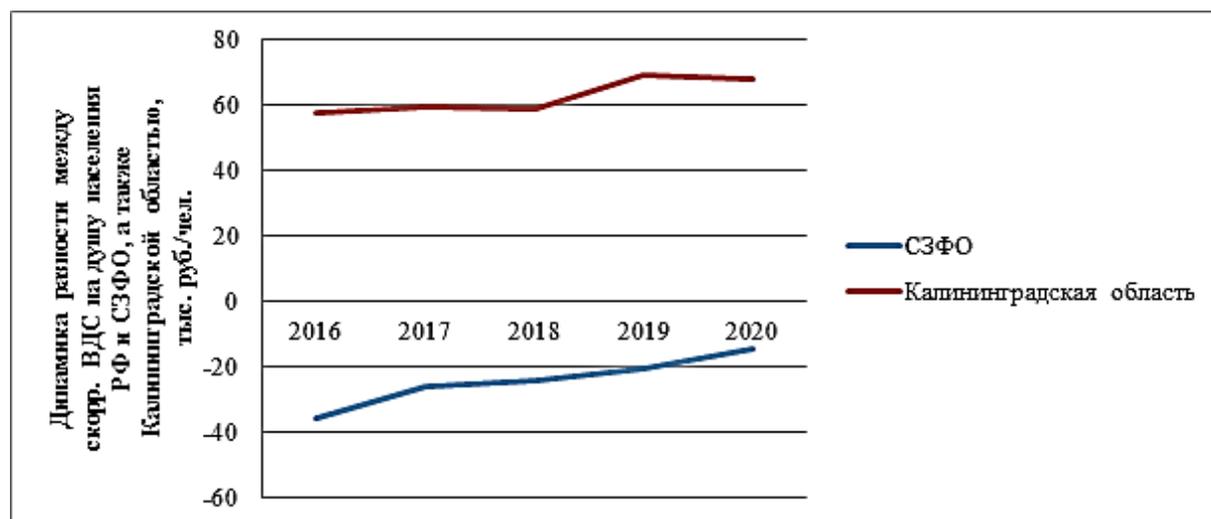


Рисунок 1 – Динамика разности между скорректированной ВДС на душу населения РФ и СЗФО и Калининградской области за период с 2016 по 2020 г., тыс. руб./чел.

Figure 1 – Dynamics of the difference between the adjusted GVA per capita of the Russian Federation and the Northwestern Federal District and the Kaliningrad region for the period from 2016 to 2020, thousand rubles/person

Составлено авторами.

Анализируя рисунок 1, можно сделать вывод, что скорректированная ВДС на душу населения СЗФО за весь рассматриваемый период выше, чем по России в целом, однако данное положительное сальдо неуклонно сокращается. Если сравнить результаты по РФ в целом и Калининградской области, в частности, то видно, что исследуемый показатель существенно выше нуля и имеет тенденцию к постепенному росту. Следовательно, прирост произведенной валовой добавленной стоимости на душу населения в России происходит быстрее, чем в Калининградской области.

Таким образом, по представленным выше результатам расчетов можно сделать общий вывод, что совокупная валовая добавленная стоимость отраслей экономики, зависящих от грузоперевозок (скорректированная на структуру транспортной перевозки грузов), в расчете на душу населения прирастает в Калининградской области медленнее, чем по России в целом и СЗФО, в частности.

Для оценки степени влияния динамики перевозок грузов на скорректированную ВДС на душу населения Калининградской области следует рассчитать общую сумму перевозок грузов автомобильным и железнодорожным транспортом в целом по России, СЗФО и Калининградской области, опираясь на данные Росстата [24]. По данным Росстата можно сделать вывод, что за период с 2006 по 2020 г. общий объем перевезенных железнодорожным и автомобильным транспортом грузов в России снизился с 9492273 тыс. тонн до 8131327 тыс. тонн, при этом доля Калининградской области в общей сумме перевозок составила 0,26 % в 2020 году, снизившись с 0,29 % в 2006 году.

В таблице 4 представлен расчет динамики совокупного объема перевезенных грузов на душу населения за 2006-2020 годы.

Таблица 4– Расчет динамики совокупного объема перевезенных грузов на душу населения

Table 4 – Calculation of the dynamics of the total volume of transported goods per capita

Год	Цепные темпы прироста объемов перевозок грузов, %			Динамика прироста объемов перевозки грузов индексным методом			Динамика совокупного объема перевезенных грузов на душу населения, тыс. тонн		
	РФ	СЗФО	Калининградская область	РФ	СЗФО	Калининградская область	РФ	СЗФО	Калининградская область
2006	-	-	-	100	100	100	0,066	0,053	0,029
2007	102	93	101	102	93	101	0,068	0,049	0,029
2008	100	97	106	102	91	107	0,068	0,048	0,031
2009	78	86	72	80	78	77	0,053	0,041	0,022
2010	104	108	114	83	84	88	0,055	0,045	0,025
2011	107	105	98	89	88	86	0,059	0,047	0,025
2012	103	107	97	92	94	84	0,061	0,05	0,024
2013	97	101	101	89	95	85	0,059	0,05	0,024
2014	97	100	96	86	95	82	0,057	0,049	0,023
2015	98	91	93	85	87	76	0,055	0,045	0,021
2016	100	96	86	85	84	66	0,055	0,043	0,018
2017	101	102	112	86	85	74	0,056	0,044	0,02
2018	102	103	115	88	87	85	0,057	0,045	0,023
2019	102	104	94	90	90	80	0,058	0,047	0,022
2020	95	97	97	86	88	78	0,055	0,045	0,021

Рассчитано авторами по материалам [24].

Для наглядного представления об изменении динамики грузоперевозок в России нами рассчитаны параметры и представлена инфографика цепного прироста объемов перевозки грузов индексным методом. Начальное значение задано в 100 условных единиц в 2006 году и ежегодно индексируется на

коэффициент роста последующего года. В качестве бенчмарка выступает общая сумма перевозок грузов в РФ. Результат представлен на рисунке 2.

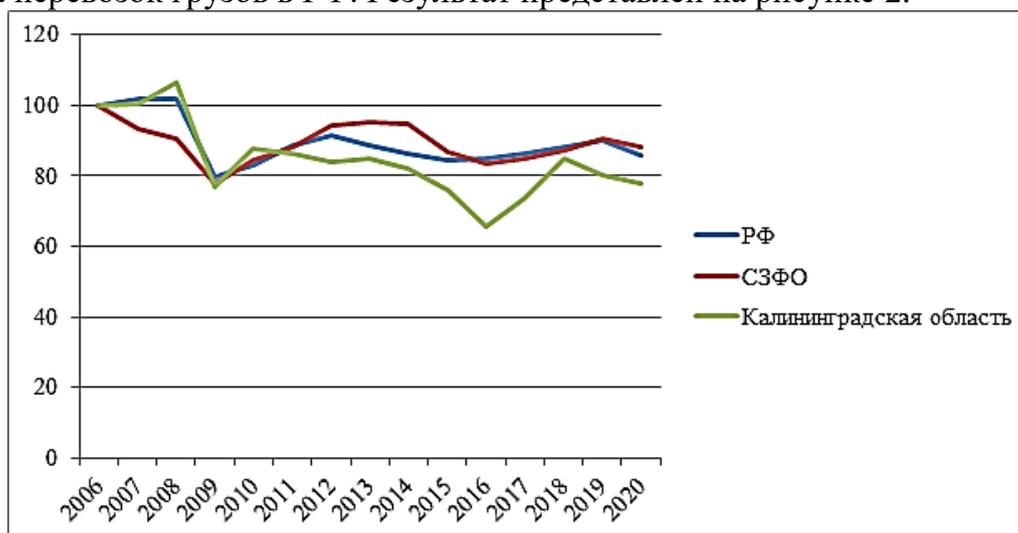


Рисунок 2 – Динамика прироста объемов перевозки грузов индексным методом за период с 2006 по 2020 г. (начальное значение 100 усл. ед.)

Figure 2 – Dynamics of the increase in the volume of cargo transportation by the index method for the period from 2006 to 2020. (initial value of 100 conl. units)

Составлено авторами.

По данным рисунка 2 можно сделать вывод, что после мирового финансового кризиса 2008 года темпы прироста объемов перевозок грузов в Калининградской области ниже, чем по России в целом и СЗФО, в частности. Данный факт может косвенно свидетельствовать о недостаточно высоких темпах развития сырьевых и обрабатывающих отраслей экономики.

Дополнительно нами представлена динамика совокупного объема перевезенных грузов на душу населения в тысячах тонн (рисунок 3).

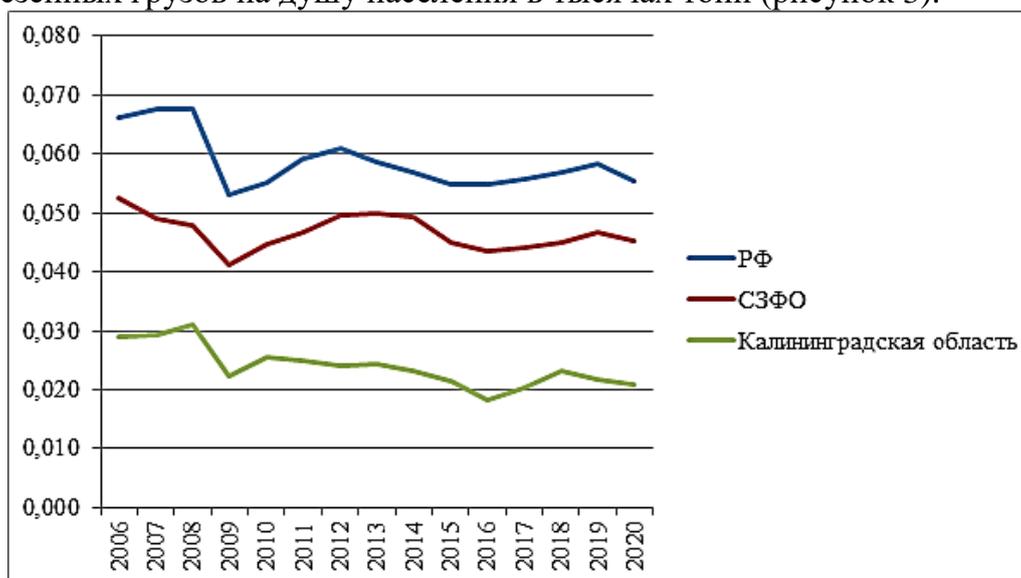


Рисунок 3 – Динамика совокупного объема перевезенных грузов за период с 2006 по 2020 г., тыс. тонн/чел.

Figure 3 – Dynamics of the total volume of transported goods for the period from 2006 to 2020, thousand tons/person.

Составлено авторами.

Инфографика рисунка 3 демонстрирует, что существует определенная негативная динамика в общей сумме перевезенных грузов на душу населения как по РФ в целом, так и по Калининградской области, в частности. Данный показатель в Калининградской области снизился с 0,029 тыс. тонн/чел. в 2006 г. до 0,021 тыс. тонн/чел. в 2020 г. против соответствующего снижения в целом по России с 0,066 тыс. тонн/чел. до 0,055 тыс. тонн/чел. за исследуемый период.

Для выявления итоговой зависимости между скорректированной ВДС Калининградской области и совокупным объемом перевезенных грузов следует провести корреляционно-регрессионный анализ, используя статистический пакет прикладной программы "Microsoft Excel". Указанные показатели используются в расчете на душу населения Калининградской области. Исследуемый период проанализирован с 2016 по 2020 год, так как подробные данные о ВДС в разрезе субъектов РФ предоставляются Росстатом РФ только с 2016 года (исходные данные для анализа представлены в таблице 5).

Таблица 5 – Динамика скорректированной ВДС Калининградской области и общей суммы перевезенных грузов в расчете на душу населения за период с 2016 по 2020 годы

Table 5 – Dynamics of the adjusted GVA of the Kaliningrad region and the total amount of transported goods per capita over the period from 2016 to 2020

Годы	ВДС (скорр.) Калининградской области на душу населения, руб.	Общая сумма перевезенных грузов Калининградской области на душу населения, тонн
2016	216075	18,36
2017	217552	20,40
2018	225244	23,23
2019	221614	21,76
2020	223870	20,89

Составлено авторами.

Используя данные таблицы 5, рассчитывается уравнение регрессии.

$$y = 180856 + 1912 * x_1,$$

где y – результирующий показатель; x_1 – факторный показатель.

Для полученного уравнения регрессии необходимо провести проверку статистической значимости, результат которой представлен в таблице 6. Анализируя расчеты, можно сделать вывод о неоднозначных результатах проверки статистической значимости полученного уравнения регрессии. Коэффициенты корреляции и детерминации имеют высокое значение, средняя ошибка аппроксимации составляет 0,58 %. Однако фактические значения F-критерия и t-статистики немного ниже табличных значений. Вероятно, полученные результаты обусловлены недостаточным объемом статистических данных.

Таблица 6 – Проверка статистической значимости полученного уравнения регрессии

Table 6 – Checking the statistical significance of the obtained regression equation

Показатель	Условие	Фактическое значение	Выполнение условия
Множественный R	Степень корреляции выше 0,7 характеризуется как "высокая" (согласно шкале Чеддока)	0,87	Выполнено
R-квадрат	Коэффициент детерминации выше 0,5	0,75	Выполнено
F-критерий	Табличное значение 10,13	9,11	Не выполнено
t-статистика	Табличное значение 3,18	3,02	Не выполнено
P-значение	Менее чем 0,05	P-значение для коэффициента X_1 имеет значение 0,056	Не выполнено
Нижние и верхние 95 % границы доверительного интервала	Нижние и верхние границы доверительного интервала должны иметь одинаковый знак	Нижние и верхние границы доверительного интервала имеют разный знак	Не выполнено
Средняя ошибка аппроксимации	Менее 15 %	0,58 %	Выполнено

Составлено авторами.

Полученные результаты корреляционно-регрессионного анализа неоднозначны, так как не все критерии статистической значимости соблюдены, однако критерии Фишера и Стьюдента имеют значения, весьма близкие к табличным. Следует отметить, что некоторыми экономистами в целом подвергается определенной критике подход к использованию регрессионного анализа в экономических исследованиях [27]. Однако в рамках данного исследования негативное влияние "эффекта полуэксклава" обнаруживается как в отстающей сумме грузоперевозок на душу населения в Калининградской области по сравнению со средним значением по РФ, так и по полученному уравнению регрессии, подтверждающимся некоторыми критериями статистической значимости. Дополнительно данный негативный эффект указывается в работах, посвященных экономической географии и особой экономической зоне Калининградской области [2, 6, 7, 8].

Используя полученное уравнение регрессии, можно провести расчет экономических потерь скорректированной ВДС Калининградской области, обусловленных отставанием объемов грузоперевозок в регионе от аналогичного показателя в целом по РФ. Результат представлен в таблице 7.

Таким образом, по данным таблицы 7 можно сделать вывод о наличии экономических потерь в величине скорректированной ВДС на все население Калининградской области ежегодно более чем 66 млрд. руб. Накопленным итогом в расчете на одного жителя за период с 2016 по 2020 год экономическая потеря составляет около 338 тыс. руб.

Таблица 7 – Расчет экономических потерь в скорректированной ВДС Калининградской области в условиях полужакрытости региона
 Table 7 – Calculation of economic losses in the adjusted GVA of the Kaliningrad region in the conditions of semi-independence of the region

Год	Разность числа перевезенных грузов в расчете на душу населения между значением по РФ и Калининградской областью, тонн	Экономическая потеря в ВДС (скорр.) на душу населения в год, руб.	Экономическая потеря в ВДС (скорр.) на душу населения в год накопленным итогом, руб.	Экономическая потеря в ВДС (скорр.) на все население Калининградской области, руб.
2016	37	69 999	69 999	68 349 564 795
2017	35	67 470	137 469	66 543 482 375
2018	34	64 568	202 037	64 219 096 382
2019	36	69 645	271 682	69 797 012 003
2020	35	65 997	337 679	66 822 839 234

Составлено авторами.

Важно отметить, что в указанных расчетах сделано допущение о равенстве структуры грузоперевозок между Калининградской областью и РФ в целом, так как подробные данные Росстатом приводятся только в отношении общего показателя для РФ. Вторым допущением является принятие полученного регрессионного уравнения как значимого. При этом из семи условий статистической значимости четыре не выполняются, однако о важности Р-значения как фактора статистической значимости среди экономистов единого мнения в настоящий момент нет.

Следует отметить, что направления перевозки грузов через Калининградскую область можно разделить на три категории, имеющие различные по содержанию особенности (таблица 8).

Таблица 8 – Характеристика возможных направлений движения товарооборота в условиях Калининградской области
 Table 8 – Characteristics of possible directions of trade turnover in the conditions of the Kaliningrad region

Направление грузоперевозок	Характеристика направления грузоперевозок	Достоинства	Недостатки
1	2	3	4
Россия - Калининградская область - Европа	Сырьевые товары перевозятся с территории субъектов РФ в Калининградскую область после переработки, готовая продукция, имеющая высокую добавленную стоимость, экспортируется в Европу	1. Нивелирование негативного эффекта полужакрытости Калининградской области	1. Высокая конкуренция с европейскими производителями по критерию качества продукции
		2. Наличие платежеспособного спроса на территории Европы	2. Высокий риск санкционных ограничений
		3. Готовая продукция обрабатывающих отраслей, произведенная на территории Калининградской области, обладает конкурентоспособной ценой в связи с покупкой сырья у российских поставщиков без посредников	

1	2	3	4
Россия - Калининградская область - Россия	Реверсивное движение товаров. Поставки сырья на территорию Калининградской области после обработки, готовая продукция направляется обратно в другие субъекты РФ	1. Снижение уровня санкционных рисков (кроме транзитных)	1. Повышенные транспортные расходы и административные сложности, связанные с перевозкой грузов
		2. Нивелирование части недостатков механизмом ОЭЗ Калининградской области	2. Отсутствие фундаментальных причин для инвесторов локализовать производство на территории Калининградской области вместо других регионов РФ
Калининградская область - Россия - Азия	Использование сырьевых товаров Калининградской области и продажа продукции обрабатывающих отраслей в другие регионы РФ и восточные страны	1. Нивелирование негативного эффекта полужексклавности Калининградской области	1. Ограниченное число товарной номенклатуры, пригодной для реализации стратегии
		2. Снижение уровня санкционных рисков (кроме транзитных)	
		3. Возможность эффективного использования механизма ОЭЗ Калининградской области	

Составлено авторами.

Первая стратегия в полной мере могла бы нивелировать негативный эффект полужексклавности региона, так как обработка сырьевых товаров и создание готовых товаров осуществлялись бы фактически по пути транспортировки их в страны ЕС. Однако в связи с введением санкций в отношении России с 2022 года экспорт большей части товаров либо невозможен в страны Евросоюза, либо существует вероятность появления новых санкционных ограничений на иные товарные позиции. Фактически при подготовке крупного инвестиционного проекта потенциальный инвестор должен учитывать указанную вероятность при прогнозе будущих денежных потоков. Следовательно, дисконтирование к моменту принятия инвестиционного решения будет осуществляться по повышенной ставке дисконта. При подготовке бизнес-плана риски введения санкций на экспортируемые в страны ЕС товары будут учитываться либо в повышенной средневзвешенной стоимости капитала (WACC), либо в дополнительном коэффициенте риска, появляющемся при расчете ставки дисконтирования методом кумулятивного построения.

Учитывая дополнительную степень риска, связанную с экспортом продукции обрабатывающих производств в страны ЕС, можно сделать вывод, что такой маршрут перевозки грузов не может быть основным для инвестиционной стратегии Калининградской области.

Вторым возможным транспортным направлением может стать стратегия реверсивного движения потоков товаров, а именно перевозки сырья с территории других субъектов РФ и отправки готовой продукции обрабатывающих отраслей обратно на территорию основной части РФ. Недостатком данной стратегии являются повышенные транспортные расходы на перевозку грузов и административные сложности, которые будут проявляться в двойном размере (при отправке сырьевых товаров на территорию

Калининградской области и дополнительно при отправке готовой продукции обрабатывающих отраслей в другие субъекты РФ). Потенциальные инвесторы, вероятно, выберут любой другой способ локализации производства, который позволит избежать лишних расходов. Существующий механизм особой экономической зоны (ОЭЗ) Калининградской области обеспечивает повышение нормы рентабельности бизнес-проектов и привлечение потенциальных инвесторов, компенсируя повышенные транспортные и административные убытки и уравнивая возможную норму рентабельности в сравнении с другими регионами РФ.

Третьим транспортным направлением является движение товаров с территории Калининградской области в восточном направлении, т. е. в другие субъекты РФ в целом и в страны Азии, в частности. Преимуществом данной стратегии является возможность нивелирования негативного экономического эффекта полуэксклавноности региона. Недостатком является фактически крайне ограниченный круг товаров, работ и услуг, которые могут пользоваться спросом у покупателей восточного направления. Необходимо учитывать, что для реализации инвестиционной стратегии Калининградской области наиболее подходящими могут быть только те товары, которые являются уникальным продуктом, и их покупка у поставщиков из Калининградской области является необходимым условием их приобретения.

Заключение

1. Полуэксклавноность Калининградской области обуславливает негативную динамику объемов транспортировки грузов в сравнении со среднероссийскими показателями. Фактически выявленная экономическая потеря в размере около 66 тыс. руб. на душу населения в 2020 году компенсируется валовой добавленной стоимостью, производимой другими отраслями региональной экономики области.

2. Несмотря на компенсацию указанных экономических потерь другими отраслями экономики, для Калининградской области в целом существует определенная "константа" повышенных логистических затрат и административных сложностей ведения бизнеса для сырьевых и обрабатывающих отраслей, которая и находит свое отражение в потере части ВДС. Следовательно, инвестиционная стратегия Калининградской области должна в полной мере учитывать указанную константу и отдавать приоритет тем отраслям экономики, которые позволяют снижать общую сумму потерь ВДС сырьевых и обрабатывающих отраслей и одновременно максимизировать рост ВДС в остальных отраслях экономики.

3. Одним из наиболее перспективных направлений для Калининградской области с целью компенсации потерь от недопоступления ВДС полуэксклава могла бы стать транспортировка сырьевых товаров на территорию региона с последующей обработкой, созданием готовых товаров и их экспортом в страны ЕС в качестве продукции с высокой добавленной стоимостью на территории региона.

Список источников

1. Себенцов А. Б., Зотова М. В. Калининградская область: вызовы эксклавноности и пути ее возможной компенсации // Балтийский регион. 2018. Т. 10, № 1. С. 89–106.
2. Федоров Г. М. Оценка уровня экономической безопасности эксклавного региона России – Калининградской области // Балтийский регион. 2020. Т. 12, № 3. С. 40–54.
3. Волошенко К. Ю. Проблемы экономической безопасности регионов Западного порубежья России / К. Ю. Волошенко, В. В. Горочная, И. С. Гуменюк, А. Г. Дружинин [и др.]. Калининград: БФУ им. Канта, 2019. 267 с.
4. Рост экономики Калининградской области временно подорвали антироссийские санкции / 30 мая, Российская газета <https://news.mail.ru/economics/56419846/> (дата обращения 02.07.2023)
5. Анализ и оценка перспектив роста валовой добавленной стоимости и повышения конкурентоспособности региональной экономики Калининградской области / А. И. Болвачев, К. В. Екимова, Н. А. Казакова, Г. Ф. Голубева [и др.] // Плехановский научный бюллетень, 2014. С. 9-30.
6. Егоров В. Г., Жданов В. П., Плюхин М. Ю. Калининградская область Российской Федерации: геополитический этюд. Москва: Изд. дом "Дело", 2021. 294 с.
7. Смородинская Н. В. Модернизация Калининградской области в режиме региона сотрудничества России и ЕС: доклад Института экономики РАН. <https://www.hse.ru/data/526/480/1238/Smorodinskaya.pdf> (дата обращения 02.07.2023)
8. Проблема экономического развития Калининградской области как эксклавного региона России / В. Жданов, О. Кузнецова, В. Мау, В. Плюхин, С. Приходько. Москва, 2002. 251 с. <https://www.iер.ru/ru/> (дата обращения 02.07.2023)
9. Моделирование региональной системы долгосрочной устойчивости Калининградской области /под ред. К. Ю. Волошенко, К. К. Гимбицкого, А. Л. Кузнецовой, Г. М. Федорова. Калининград: БФУ им. Канта, 2015. 138 с.
10. Трансформация продовольственной самообеспеченности Калининградской области в условиях внешних вызовов / К. Ю. Волошенко, К. А. Морачевская, А. А. Новикова, Е. А. Лыжина, Л. В. Калиновский // Вестник Санкт-Петербургского ун-та. Науки о Земле. 2022. Вып. 67(3). С. 409–430.
11. Яфасов А. Я., Костенко Л. В. Инновационно-инвестиционная политика развития экономики Калининградской области в новых условиях // Известия КГТУ. 2022. № 66. С. 175–194.
12. Новая экономика Калининградской области. Вопросы экономики. 14.02.2005 <http://gpir.narod.ru/ve/661938.htm> (дата обращения 03.07. 2023).
13. Отчёт по итогам зимней экспедиции НСО кафедры СЭГЗС: "Эксклавное положение Калининградской области: возможности и ограничения социально-экономического развития" / МГУ им. М. В. Ломоносова. Географический факультет кафедра социально-экономической географии зарубежных стран. Москва, 2010. 29 с.

file:///C:/Users/Сергеев/Downloads/2010_Kaliningradskaya_oblast_29.pdf (дата обращения 01.07. 2023)

14. Кинг А. Управление экономикой региона. Москва: "Издательские решения", 2019. 130 с.

15. Носович А. А. Остров Канта // Россия в глобальной политике. 2023. Т. 21. № 4. С. 150–159

16. Харин, А. Г. Исследование влияния особой экономической зоны на инвестиционную деятельность в Калининградской области // Региональная экономика: теория и практика. 2016. № 9. С. 164–178.

17. Кохан А. Н., Дрок Т. Е. Особенности оценки инвестиционной привлекательности анклавных территорий // Балтийский экономический журнал. 2018. № 4(24). С. 4–13.

18. Светлана Песоцкая (Калининградская область). Рост экономики Калининградской области временно подорвали антироссийские санкции. <https://rg.ru/2023/05/30/reg-szfo/rost-ekonomiki-kaliningradskoj-oblasti-vremenno-podorvali-antirossijskie-sankcii.html> (дата обращения 01.07. 2023)

19. Калининградская область в 2021 году: горизонты развития (Вып. 1) / под науч. ред. Л. И. Сергеева, С. В. Приходько. Калининград: Изд-во Мишуткина И. В., 2021. 374 с.

20. Kivikari U., Lindstrom M., Liuhto K. The external Economic Relations of the Kaliningrad Region. Turku, 1998.

21. Joenniemi P., Sergunin A. Kaliningrad: Less of an Outpost, More of a Bridge // Political State of the Region Report / B. Henningsen, T. Etzold (eds.). Copenhagen, 2012. P. 25–32.

22. Ekengren M. A return to geopolitics? The future of the security community in the Baltic Sea Region // Global Affairs. 2018. Vol. 4, iss. 4–5. P. 503–519.

23. Security in the Baltic Sea Region: Realities and Prospects: The Riga Conference Papers 2017 / A. Spruds, M. Andzans (eds.). Riga, 2017.

24. Официальный сайт Федеральной службы государственной статистики. – [Электронный ресурс] – Режим доступа: <https://rosstat.gov.ru>

25. Потапенко В. В. Элементы математической статистики в экономических исследованиях // Сайт ИНИП РАН. –21 октября 2022 г.

26. Дорофеева В. В., Гудименко Г. В., Иванов А. В. Отдельные аспекты влияния санкций на социально-экономическое развитие Калининградской области // Вестн. Керченского гос. морского технол. ун-та. 2022. № 3.

27. Карлов А. М. Теория вероятностей и математическая статистика для экономистов: учеб. пособие. Москва: КноРус, 2020. 264 с.

References

1. Sebentsov A. B., Zotova M. V. Kaliningrad region: challenges of exclavity and ways of its possible compensation // Baltic region. 2018;10,1:89–106. (In Russ.).

2. Fedorov G. M. Assessment of the level of economic security of the exclave region of Russia – Kaliningrad region // Baltic Region. 2020;12,3:40–54. (In Russ.).

3. Problems of economic security of the regions of the Western Borderlands of Russia / K. Yu. Voloshenko, V. V. Gorochnaya, I. S. Gumenyuk [et al.]. Kaliningrad: BFU im. Kant's, 2019. 267 p. (In Russ.).

4. The economic growth of the Kaliningrad region was temporarily undermined by anti-Russian sanctions on May 30, Rossiyskaya Gazeta <https://news.mail.ru/economics/56419846/> (accessed 02.07.2023) (In Russ.).

5. Analysis and evaluation of prospects for the growth of gross value added and improving the competitiveness of the regional economy of the Kaliningrad region / A. I. Bolvachev, K. V. Ekimova, N. A. Kazakova [et al.] // Plekhanov Scientific Bulletin, 2014; 9–30 p. (In Russ.).

6. Egorov V. G., Zhdanov V. P., Plyukhin M. Yu. Kaliningrad region of the Russian Federation: a geopolitical etude. Moscow: Publishing House "Delo", 2021. 294 p. (In Russ.).

7. Smorodinskaya N. V. Modernization of the Kaliningrad region in the mode of the region of cooperation between Russia and the EU. Institute of Economics of the Russian Academy of Sciences. (The report is based on the results of a study conducted by the author jointly with S. Zhukov (IMEMO RAS) in 2002-2003, and in some parts reproduces the author's previous publications in Russia and abroad (see, in particular, Pro et Contra, 2003;8,2; Europe. 2004;1) <https://www.hse.ru/data/526/480/1238/Smorodinskaya.pdf> (accessed 02.07.2023) (In Russ.).

8. The problem of economic development of the Kaliningrad region as an exclave region of Russia / V. Zhdanov, O. Kuznetsova, V. Mau [et al.]. Moscow, 2002. 251 p. <https://www.iep.ru/ru/> (In Russ.).

9. Modeling of the regional system of long-term sustainability of the Kaliningrad region / edited by K. Yu. Voloshenko, K. K. Gimbitsky, A. L. Kuznetsova, G. M. Fedorov. Kaliningrad: BFU im. Kant's, 2015. 138 p. (In Russ.).

10. Transformation of food self-sufficiency of the Kaliningrad region in the context of external challenges / K. Yu. Voloshenko, K. A. Morachevskaya, A. A. Novikova [et al.] // Bulletin of St. Petersburg University. Earth Sciences. 2022; 67(3):409-430. (In Russ.).

11. Yafasov A. Ya., Kostenko L. V. Innovation and investment policy of economic development of the Kaliningrad region in new conditions // Izvestiya KSTU. 2022; 66:175-194. (In Russ.).

12. The new economy of the Kaliningrad region. Economic issues. 02/14/2005 <http://gpir.narod.ru/ve/661938.htm> (accessed 03.07. 2023). (In Russ.).

13. Report on the results of the winter expedition of the NSOS of the Department of SEGS: "The exclave position of the Kaliningrad region: opportunities and limitations of socio-economic development". Lomonosov Moscow State University. Faculty of Geography Department of Socio-Economic Geography of foreign countries. Moscow 2010. 29 p. file:///C:/Users/Sergeev/Downloads/2010_Kaliningradskaya_oblast_29.pdf (accessed 01.07. 2023) (In Russ.).

14. King A. Managing the region's economy. Moscow: "Publishing solutions", 2019. 130 p.

15. Nosovich A. A. Kant Island // Russia in global politics. 2023; 21,4:150-159. <https://cont.ws/@galtuv/2581206> (accessed 01.07.2023) (In Russ.).
16. Kharin A. G. Investigation of the impact of the special economic zone on investment activity in the Kaliningrad region // Regional economy: theory and practice. 2016;9:164-178. (In Russ.).
17. Kohan A. N., Drok T. E. Features of assessing the investment attractiveness of enclave territories // Baltic Economic Journal. 2018;4(24):4-13. (In Russ.).
18. Svetlana Pesotskaya (Kaliningrad region). The growth of the Kaliningrad Region's economy was temporarily undermined by anti-Russian sanctions. <https://rg.ru/2023/05/30/reg-szfo/rost-ekonomiki-kaliningradskoj-oblasti-vremenno-podorvali-antirossijskie-sankcii.html> (accessed 01.07. 2023) (In Russ.).
19. Kaliningrad Region in 2021: development horizons (Issue 1) / [Under the scientific editorship of Sergeeva L. I., Prikhodko S. V. RANEPА, Western Branch. Kaliningrad: Publishing house of Mishutkina I. V., 2021. 374 p. (In Russ.).
20. Kivikari U., Lindstrom M., Liuhto K. The external Economic Relations of the Kaliningrad Region. Turku, 1998.
21. Joenniemi P., Sergunin A. Kaliningrad: Less of an Outpost, More of a Bridge // Political State of the Region Report 2012 / B. Henningsen, T. Etzold (eds.). Copenhagen, 2012. P. 25-32.
22. Ekengren M. A return to geopolitics? The future of the security community in the Baltic Sea Region // Global Affairs. 2018;4,4-5:503-519.
23. Security in the Baltic Sea Region: Realities and Prospects: The Riga Conference Papers 2017 / A. Spruds, M. Andzans (eds.). Riga, 2017.
24. Official website of the Federal State Statistics Service. – [Electronic resource] – Access mode: <https://rosstat.gov.ru> (In Russ.).
25. Potapenko V. V. Elements of mathematical statistics in economic research // INP RAS website. October 21, 2022. (In Russ.).
26. Dorofeeva V. V., Gudimenko G. V., Ivanov A. V. Some aspects of the impact of sanctions on the socio-economic development of the Kaliningrad regio // Vestn. Kerch State Marine Technological University. 2022;3. (In Russ.).
27. Karlov A. M. Probability theory and mathematical statistics for economists. Study guide. Moscow: Knorus, 2020. 264 p. (In Russ.).

Информация об авторах

Л. И. Сергеев – доктор экономических наук, профессор ИНОТЭКУ ФГБОУ ВО "Калининградский государственный технический университет"

А. В. Самсонов – аспирант ИНОТЭКУ ФГБОУ ВО "Калининградский государственный технический университет"

Information about the authors

L. I. Sergeev – Doctor of Economic Sciences, professor of INOTECU FGBOU VO "Kaliningrad State Technical University"

A. V. Samsonov – graduate student of INOTECU FGBOU VO "Kaliningrad State Technical University"

Статья поступила в редакцию 02.08.2023; одобрена после рецензирования 05.08.2023; принята к публикации 12.08.2023.

The article was submitted 02.08.2023; approved after reviewing 05.08.2023; accepted for publication 12.08.2023.